

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1986)

Rubrik: Marketing et production

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Marketing et production

Marché, environnement Economie générale en Suisse

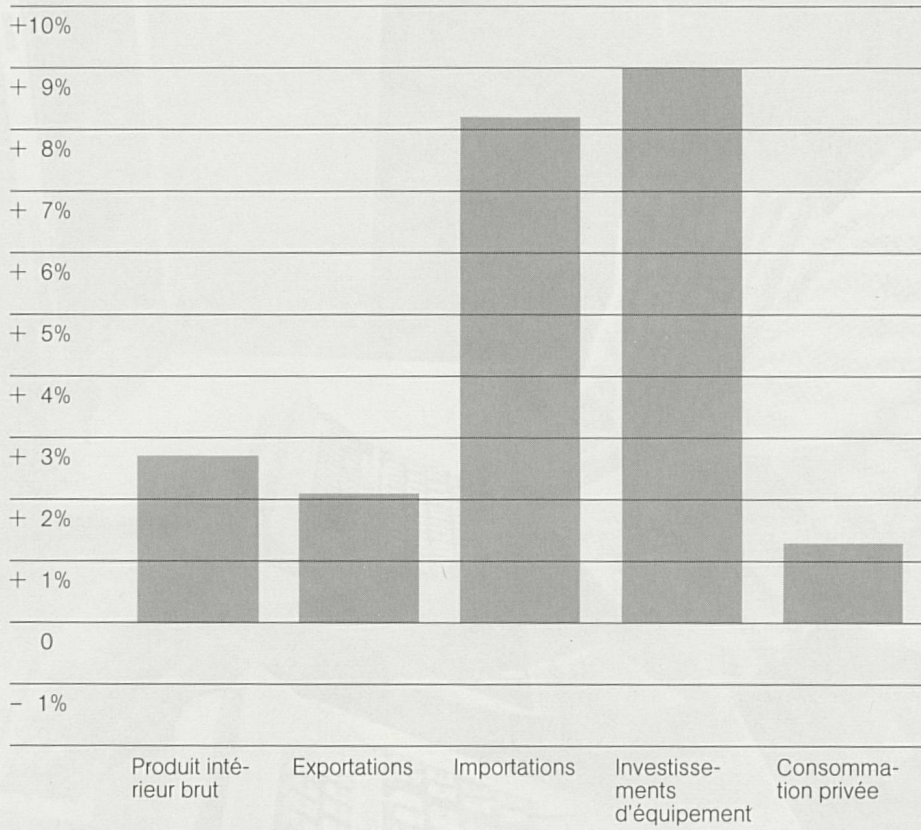
En 1986, la consommation privée et les investissements en biens d'équipement ont donné l'impulsion principale à la croissance économique. Le cours élevé du franc suisse et la baisse du prix des hydrocarbures ont freiné la hausse des exportations tout en encourageant les importations; la conséquence en a été un faible taux d'inflation.

Indices économiques en 1986

Taux de chômage: 0,7%

Renchérissment: 0,8%

Variations par rapport à 1985



Marché des transports en Suisse

Indices du marché des transports de 1986

Modifications
par rapport à
1985, en %

Réseau d'autoroutes	construction prévue	1852 km	- 3,0
	en service	1409 km	+ 2,0
Parc des véhicules à moteur	automobiles	2,7 millions	+ 2,4
	camions et voitures de livraison	207 014	+ 3,2
	autobus et autocars	10 800	+ 0,3
	voitures par 1000 habitants	410	+ 2,0
Mouvement des marchandises dans les ports rhénans		8,987 millions de t	+ 10,9
Trafic aérien	passagers	10,45 millions	+ 3,6
Tourisme	total des nuitées	33,8 millions	- 1,6
	hôtes suisses	14,2 millions	+ 1,5
	hôtes étrangers	19,6 millions	- 3,7
	dont touristes américains	2,1 millions	- 36,3

Les conditions économiques favorables ont stimulé la demande de véhicules routiers ainsi que le mouvement des marchandises dans les ports rhénans, où la part du rail s'est élevée à 62% (64% l'année précédente).

Dans le secteur du tourisme, l'affaiblissement du cours du dollar et l'incertitude politique ont causé une forte baisse du nombre des touristes en provenance d'outre-mer.

La session extraordinaire de février 1985 du Conseil national était consacrée au dépérissement des forêts. Les propositions de mesures appropriées pour combattre ce dernier et pour améliorer la qualité de l'air comprenaient notamment la mise en valeur des transports publics; dans ce contexte, Rail 2000 a été désigné comme projet conforme aux objectifs. En outre, selon le Parlement, les habitudes de la population en matière de transports devraient être influencées à brève échéance par des allègements tarifaires. C'est pourquoi les deux Chambres ont décidé, sur proposition du Conseil fédéral,

- d'abaisser le tarif des abonnements annuels 1/2-prix et de le fixer uniformément à 100 francs,
- d'harmoniser les prix des abonnements de chemin de fer et d'autobus sur les petites distances,
- de réduire le coût de l'abonnement annuel de parcours à un prix correspondant à huit abonnements mensuels au lieu de dix,

à compter du 1er janvier 1987.

De plus, l'offre devrait être améliorée en trafic régional par des étoffements de l'horaire.

En trafic marchandises, les mesures promotionnelles prévoient

- une baisse partielle des prix d'acheminement ferroviaire d'envois en provenance et à destination des ports rhénans de Bâle,
- des participations financières à la construction, dans les gares, d'installations de transvasement d'hydrocarbures conformes aux impératifs de la protection des eaux.

Etant donné qu'une modification des habitudes en matière de transports exige un certain laps de temps, les mesures promotionnelles sont prévues d'abord pour une période de six ans.

Mesures de la Confédération en faveur des transports publics

Evolution du trafic voyageurs en 1986 comparativement à 1985

	Produits millions de francs	%	Trafic millions de voyageurs	%	Prestations millions de v-km	%
Ensemble du trafic voyageurs	1206,7	+ 1,3				
Transport de personnes	1179,5	+ 1,2	228,5	+ 1,7	9325	– 0,6
– Trafic intérieur	932,9	+ 3,7	219,1	+ 2,0	7833	+ 0,6
voyages individuels	569,3	+ 2,6	82,5	+ 1,5	3617	+ 2,0
voyages en groupes	42,1	+ 2,8	6,1	+ 5,9	508	+ 7,3
abonnements d'affaires et de tourisme	130,0	+ 8,4	8,9	– 8,3	974	– 12,6
abonnements de parcours	191,5	+ 4,0	121,6	+ 3,0	2734	+ 2,9
– Trafic international	242,5	– 7,7	9,4	– 4,5	1492	– 6,4
Bagages	22,6	+ 5,2				
Automobiles accompagnées	4,6	+ 30,1				
(y compris la contribution fédérale à la réduction de prix)						

Le montant de 1179,5 millions de francs (transport de personnes) comprend 4,1 millions de francs d'autres produits non repris dans les chiffres qui suivent (recettes de trains d'exposition, suppléments d'organisation des services des voyages, produits imputables à une autre période comptable, etc.).

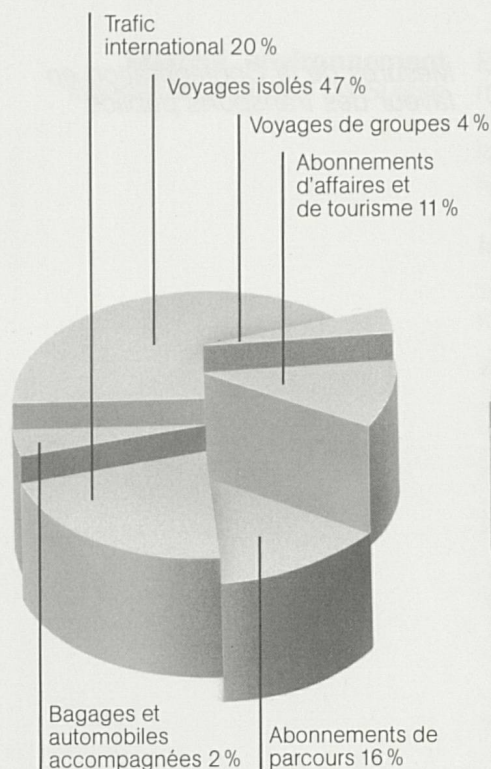
Transport de voyageurs

En 1986, les CFF ont réalisé des produits supérieurs de 15,7 millions de francs ou 1,3% à ceux de 1985, année record jusqu'ici. En trafic intérieur, les mesures tarifaires de mai 1985 ainsi que, à partir de novembre, la vente du nouvel abonnement 1/2-prix se sont répercutées favorablement sur les résultats. A cause de l'évolution négative du trafic, les recettes des transports internationaux n'ont pas atteint les chiffres de l'exercice précédent.

Produits de transport

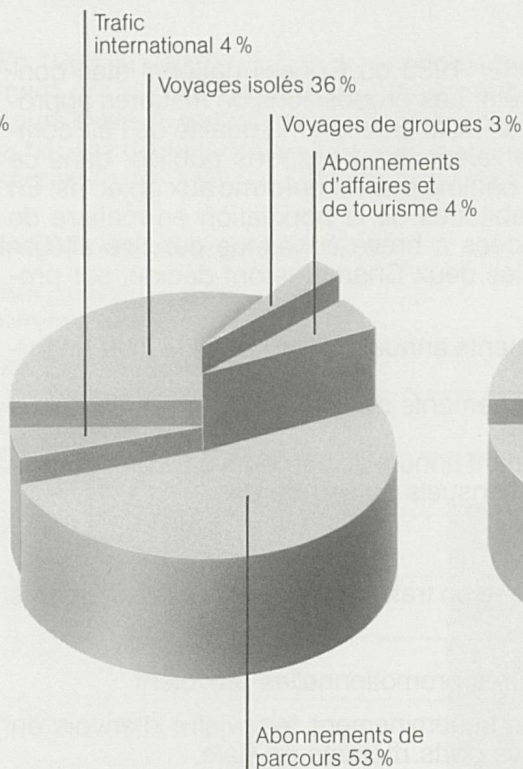
Produits

1206,7 millions de francs



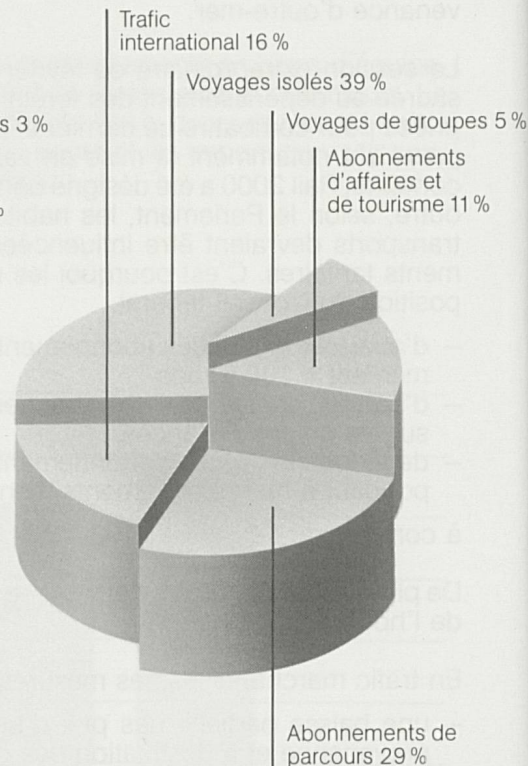
Trafic

228,5 millions de voyageurs



Prestations

9325 millions de voyageurs-km



L'accroissement constaté dans le secteur des bagages provient principalement du relèvement des taxes de consigne; en ce qui concerne les véhicules à moteur accompagnés, il s'explique par l'augmentation du trafic: tunnel du Simplon +59%, traversée du lac de Constance +8%, trains d'autos accompagnées +1%.

Trafic

Le nombre de personnes transportées a augmenté de 3,6 millions, alors que les prestations de trafic ont régressé de 113 millions de voyageurs-kilomètres. La forte baisse de prix du carburant, la croissance du degré de motorisation et l'extension du réseau autoroutier ont entraîné un ralentissement de la demande. L'accroissement du trafic intérieur est dû principalement à l'évolution positive de la vente des abonnements de parcours. Dans les voyages individuels, la demande est influencée favorablement par la nouvelle facilité pour familles. En ce qui concerne les abonnements d'affaires et de tourisme, les résultats exceptionnels de 1985 étaient dus à des achats prévisionnels et à la remise de trois cartes journalières gratuites pour les abonnements 1/2-prix JUNIOR (une carte gratuite en 1986). Le recul des touristes américains et l'effritement du cours du dollar sont les causes principales du fléchissement du trafic international.

Innovations dans le trafic voyageurs

Mise en service de nouvelles voitures unifiées du type IV. Tous les trains intercity de l'axe Genève-Saint-Gall ainsi qu'une partie des trains directs de la ligne du Pied du Jura sont dotés du nouveau matériel climatisé.

TGV Genève-Paris Introduction d'une cinquième paire de trains.

Relation directe Aarau-Zurich-Wollishofen Cette paire de trains, située dans une plage horaire intéressante pour les navetteurs, a été reprise définitivement dans l'indicateur.

Et les enfants accompagnent gratuitement leurs parents

Depuis mai 1986, les voyages en famille avec les transports publics sont plus attractifs. Une nouvelle formule, plus simple, pour le billet de famille est alors entrée en vigueur; parallèlement, les CFF ont créé l'abonnement général pour familles. De plus, de nouvelles voitures pour familles ont été mises en service. Les sondages ont révélé que les voyages en famille par chemin de fer ont nettement augmenté depuis lors.



Nouvelles voitures-familles Après les expériences concluantes faites avec les deux véhicules déjà en service, quatre nouvelles voitures-familles du type unifié IV ont été mises en circulation le 29 septembre 1986. Plus spacieuses que les premières, elles facilitent en même temps le passage des voyageurs. Elles comprennent un compartiment de jeux, un compartiment de seize places assises, destinées en priorité aux familles, un espace pour les voitures d'enfants et les chaises roulantes ainsi qu'un compartiment avec table à langer. Les voitures-familles sont signalées par un gros nou-nours peint sur la paroi extérieure. Elles circulent sur les lignes Bâle-Interlaken, Schaffhouse-Chiasso et Genève-Saint-Gall.

Voyages en famille plus attractifs Depuis le 1er mai 1986, la nouvelle carte-famille gratuite permet aux enfants accompagnés d'au moins un de leurs parents de voyager gratuitement jusqu'à 16 ans et, s'ils sont célibataires, à ½-prix de 16 à 25 ans. La nouvelle formule est combinable avec l'abonnement de parcours pour courses occasionnelles, avec l'abonnement ½-prix et avec l'abonnement général. Pour le voyageur comme pour le vendeur, elle est commode, compréhensible et simple à appliquer; elle facilite en outre le retrait des billets au distributeur automatique. Très bien accueillie sur le marché, la nouvelle formule procure des avantages aux familles nombreuses et lorsqu'un seul des parents est du voyage. Des estimations basées sur des enquêtes effectuées de mai à octobre 1986 révèlent, par rapport à la même période de l'exercice précédent, une augmentation de 35% des voyages de familles et de 50% des produits de ce segment. L'abonnement général pour famille a été lancé, le 1er mai 1986 également, à titre d'essai. Il est conçu pour les voyages fréquents en famille et comme solution de remplacement de la voiture familiale. Il donne droit à un nombre illimité de voyages, à l'intérieur du rayon de validité général, de la famille entière ou d'une partie de celle-ci; il peut aussi être utilisé pour des voyages individuels des membres de la famille. Les couples sans enfant peuvent également acheter cet abonnement, qui coûte 2900 francs en 2e classe et 4350 francs en 1re.

« Campagne Borromini » Jusqu'ici, selon les groupes d'utilisateurs, l'abonnement ½-prix coûtait 360 francs au plus. Pour une année à compter du 1er janvier 1987, il est vendu au prix uniforme de 100 francs, les anciens types d'abonnement étant supprimés à cette date. A l'occasion d'une campagne particulière, le nouvel abonnement a été vendu au cours des mois de novembre et de décembre 1986 déjà, avec une durée de validité de 14 ou 13 mois respectivement et la mise en compte proportionnelle de l'ancien prix annuel. Francesco Borromini, dont l'effigie orne les billets de 100 francs, a été choisi comme « figure de proue » de la campagne publicitaire. Les bons pour un abonnement ½-prix achetés par des maisons pour leur personnel ainsi que les bons vendus 90 francs au lieu de 100 par une chaîne de supermarchés ont également eu un effet publicitaire bénéfique. A fin décembre, 280 000 abonnements de 100 francs étaient vendus. Ce nombre correspond à peu près à la moitié de tous les abonnements ½-prix vendus en 1985.

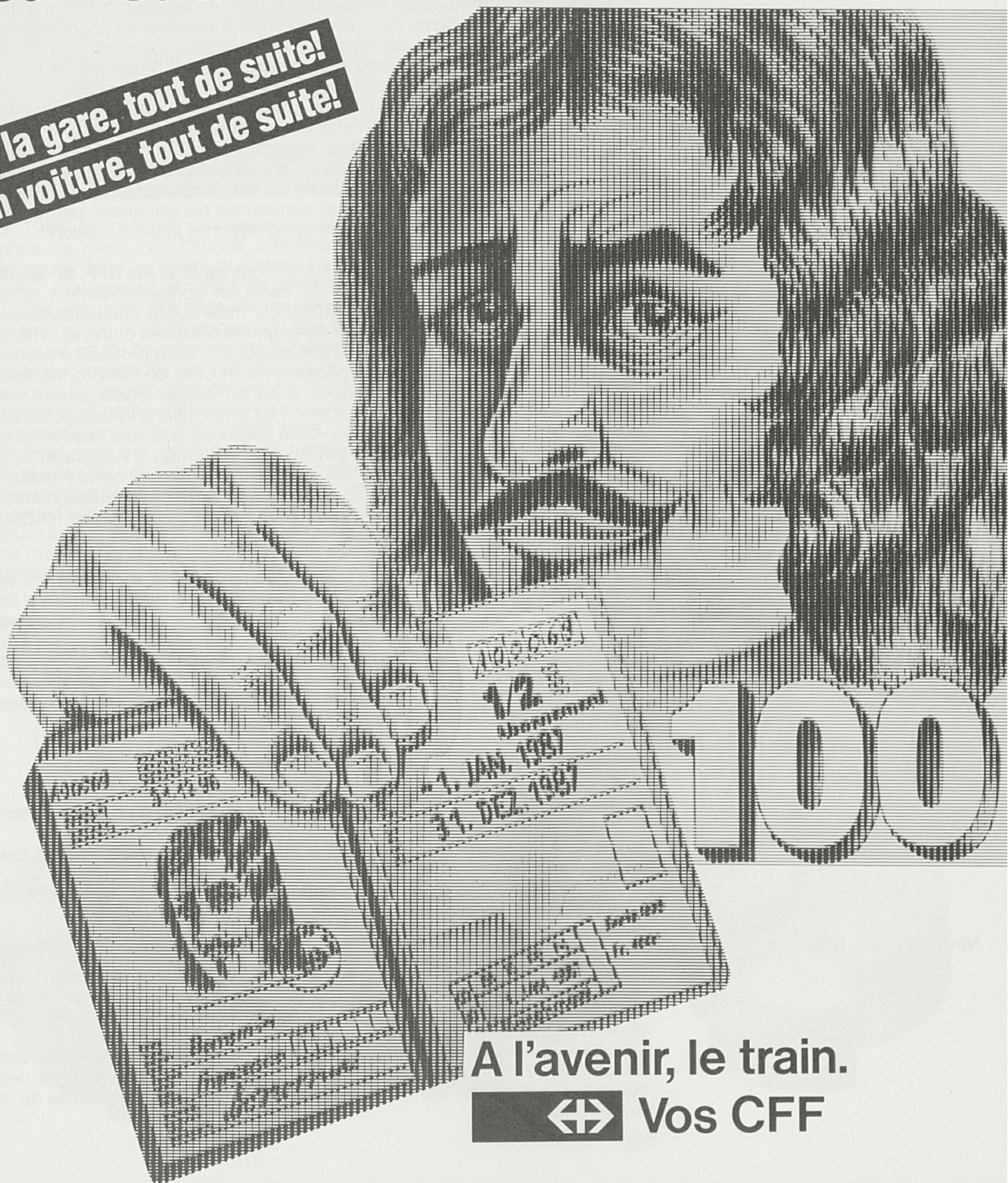
Abonnements annuels de parcours à prix réduit pour navetteurs Ce titre de transport, financé partiellement par la Confédération à partir du 1er janvier 1987, a également fait l'objet d'une campagne de lancement dès le 1er novembre 1986.

Transports militaires Depuis le 1er janvier 1986, les entreprises de transports publics acceptent l'ordre de marche comme titre de transport valable. Grâce à cette simplification, les queues qui se formaient aux guichets des grandes gares, les jours d'entrée en service, appartiennent désormais au passé. Les frais de transport sont décomptés globalement avec le Département militaire fédéral (DMF).

Francesco Borromini (1599-1667) parraine le nouvel abonnement ½-prix Dès son lancement, le 1er novembre 1986, l'abonnement ½-prix à cent francs s'est révélé être un best-seller. A la fin de l'année, les ventes avaient porté sur 280 000 unités; à mi-mars, elles avaient dépassé le cap des 700 000. La campagne publicitaire était axée sur l'architecte tessinois Francesco Borromini, dont le visage, représenté sur le billet de cent francs, est connu de chacun.

**Le meilleur usage que vous
puissiez faire d'un billet de
cent francs:
le nouvel abonnement 1/2-prix,
pour toute une année.**

**A la gare, tout de suite!
En voiture, tout de suite!**



A l'avenir, le train.



Vos CFF

Jusqu'en 1985, les billets pour voyages de congé à prix unique de 5 francs étaient remis seulement dans les écoles militaires. L'extension à toute l'armée devrait inciter encore plus les militaires à renoncer à l'automobile durant leur service. Cette mesure est aussi destinée à éliminer le danger d'accidents dus à la fatigue. Le DMF rembourse aux CFF la différence de prix par rapport au tarif militaire ordinaire.

Voyages en groupes A partir du 1er mai 1986, le nombre minimal de participants nécessaire pour l'application du tarif de groupes est passé de 6 à 5 personnes. De nouveaux taux de réduction pour les écoles et les groupes de jeunes répondent mieux aux besoins actuels du marché. Ainsi, une réduction de 65% est accordée jusqu'à 16 ans, tandis que les jeunes de 16 à 21 ans bénéficient d'un rabais de 50%.

Communauté tarifaire à Lucerne Le 1er octobre 1986, dans la région de Lucerne, une communauté tarifaire est entrée en vigueur, d'abord à titre d'essai pour une durée de deux ans, pour les abonnements contrôlables à vue. Elle représente une innovation sur le plan suisse, car c'est la première fois que toutes les entreprises de transports publics d'une même région participent à un tarif par zones. La région, limitée sur le réseau des CFF par les gares de Horw, Immensee, Gisikon-Root, Baldegg, Sursee et Wolhusen, est divisée en zones. Le prix de l'abonnement dépend du nombre de zones parcourues. Ce système permet au navetteur de choisir librement l'itinéraire et le mode de transport à l'intérieur des zones de son abonnement. Des contributions annuelles d'environ 1,5 million de francs au total, versées par le canton de Lucerne et les communes participantes, permettent d'abaisser le prix des abonnements de la région d'interconnexion.

Campagne «Pour votre entrain, le train» Sous ce titre, les CFF, en étroite collaboration avec les entreprises de transport concessionnaires et les PTT, ont lancé une «ligne de produits» qui mise sur la compétitivité des transports publics. Ainsi, les points de départ et d'arrivée d'une activité de loisirs ne doivent pas forcément être identiques. L'offre propose d'harmoniser, grâce au rail, la condition personnelle et celle de l'environnement. Avec 28 000 randonnées confirmées, la carte Fitness, émise pour la première fois en 1986, a eu un écho positif. Les propositions inhabituelles ont été très demandées, notamment le «vélo à gogo» dans le Jura vaudois et au Saint-Gothard, la randonnée nu-pieds dans le canton d'Appenzell et la croisière en canot pneumatique sur la Thur et le Rhin. La carte Fitness a procuré un surcroît de trafic et de recettes; elle a fait ses preuves comme promotrice des offres touristiques et de l'utilisation du chemin de fer pour profiter de celles-ci.

Tarif Européen Voyageurs (TEV) Sur le plan international, il convient de relever l'entrée en vigueur du TEV, tarif intégré auquel participent aussi les CFF.

Terminaux de vente L'utilisation de terminaux de vente a été étendue à 24 autres gares des CFF. Les appareils impriment des billets et des abonnements, transmettent des réservations de places et échangent des données avec l'ordinateur central, à Berne.

Campagnes et prestations supplémentaires

- Extension de l'offre «Excursions d'un jour à prix-chocs»
- Remise d'une carte journalière gratuite lors de l'achat d'un abonnement 1/2-prix JUNIOR de 12 mois
- Du 15 août au 31 octobre 1986, à titre d'essai, transport gratuit des bicyclettes dans les trains régionaux
- A partir du 1er mai 1986, introduction des bagages train-avion pour les départs de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Navigation sur le lac de Constance

Alors que les bateaux des CFF ont transporté 387 826 voyageurs, soit 0,2% de plus que l'année précédente, le trafic d'excursion, les voyages circulaires et les courses spéciales, avec 135 667 passagers, ont subi un fléchissement de 5,3% par rapport à 1985; toutefois, ce résultat dépasse encore de 9,4% celui de 1984.

Les bacs à automobiles du service Romanshorn-Friedrichshafen ont effectué 8477 traversées, soit 3,6% de plus qu'en 1985. Le nombre des véhicules transportés, 98 736, s'est accru de 9,8%; il se décompose de la manière suivante.

	1985	1986	
Automobiles, autocars	52 283	56 594	(+ 8,2%)
Camions, remorques	12 104	13 838	(+14,3%)
Deux-roues	25 552	28 304	(+10,8%)

Evolution du trafic marchandises en 1986 par rapport à 1985

	Produits millions de francs	%	Quantités millions de t	%	Prestations millions de tkm	%
Cargo CFF	1178,7	0	45,1	+ 1,4	6966	- 1,2
Cargo Rail	807,8	+ 1,3	38,7	+ 1,0	5487	- 2,3
- trafic intérieur	309,2	+ 3,4	17,4	+ 5,2	1678	+ 1,3
- exportations	54,4	- 8,7	2,1	- 9,8	330	- 7,0
- importations	237,7	+ 6,5	11,3	+ 2,5	1281	- 1,8
- transit	206,5	- 4,1	7,9	- 6,0	2198	- 4,4
Cargo Combi	60,7	+ 2,3	5,1	+ 3,3	1318	+ 3,1
- grands conteneurs	35,0	- 1,3	2,6	- 1,5	590	- 4,2
- ferroutage	25,7	+ 7,6	2,5	+ 8,8	728	+ 10,0
Cargo Domicile	157,4	- 3,0	0,8	+ 4,2	108	+ 3,8
Poste	105,1	+ 4,0	0,5	+ 3,6	53	+ 1,9

Le total de 1178,7 millions de francs comprend 47,7 millions de produits accessoires non repris dans les chiffres qui suivent (entrées provenant de l'entreposage et de prestations spéciales fournies en liaison avec Cargo Rail et Cargo Domicile).

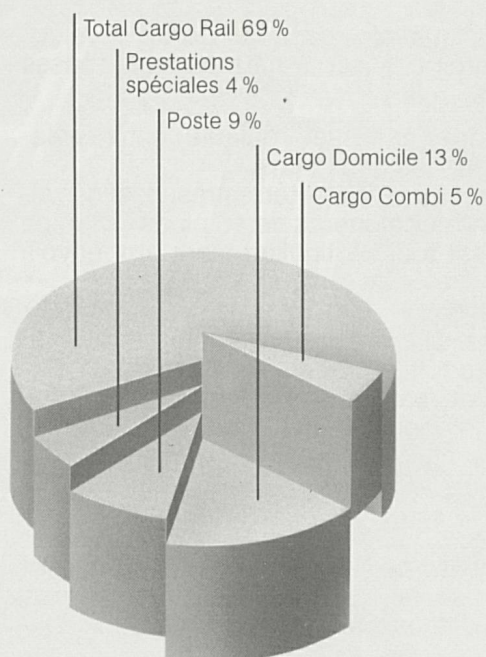
En 1986, les produits de l'ensemble du secteur Cargo CFF se sont maintenus au niveau de l'année précédente, mais de fortes variations sont apparues dans certaines branches. Le trafic par Cargo Rail, en hausse de 1,3%, a largement bénéficié de la relance remarquable de la demande en Suisse, en particulier dans les transports intérieurs et les importations. En revanche, les produits provenant des exportations et du transit ont fléchi. Ce recul est dû pour l'essentiel aux remous engendrés sur le marché européen des transports par l'effritement du dollar et les baisses massives des prix des hydrocarbures, qui ont permis aux transporteurs routiers de compresser leurs coûts et de réduire leurs prix. Les produits de Cargo Combi ont progressé de 2,3%, notamment sous l'effet de l'expansion de la demande de ferroutage. Le rendement des transports combinés s'est affaibli cependant avec la contraction des prix du carburant et les rabais consentis pour des raisons politiques sur les itinéraires concurrencés. En ce qui concerne Cargo Domicile, la diminution des recettes est imputable à l'âpre lutte des prix à laquelle se livrent les transporteurs routiers. Pour sauvegarder sa part du marché, le chemin de fer a dû se résoudre à accorder des réductions tarifaires.

Transport de marchandises

Produits

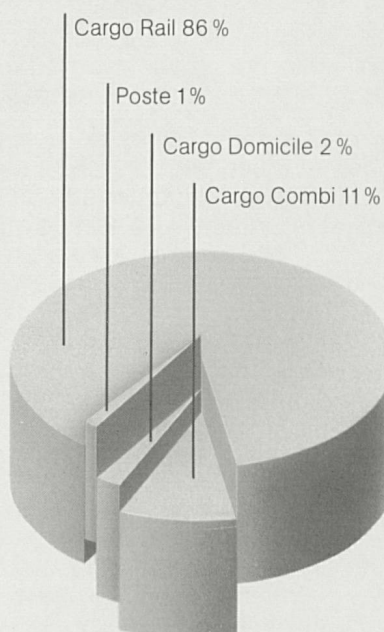
Produits

1178,7 millions de francs



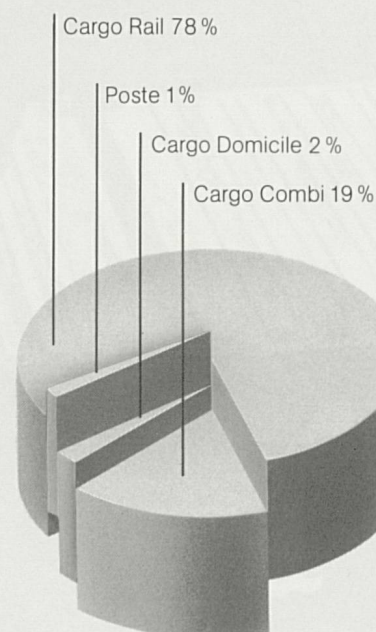
Quantités

45,1 millions de tonnes



Prestations

6966 millions de tonnes-km



Plusieurs incidences favorables et un effort de vente soutenu ont permis d'accroître le tonnage de 1,4%, bien que les pertes constatées par la plupart des réseaux européens aient durement touché les parts importantes dont bénéficient les CFF sur les transports internationaux. L'évolution de Cargo Rail a été réjouissante – surtout en trafic intérieur et dans les importations – de même que celle de Cargo Combi et de Cargo Domicile. Les transports combinés sont toujours en faveur, comme le montre le développement du ferroutage. Cependant, les transports par grands conteneurs commencent à pâtir de la nouvelle concurrence exercée par la navigation rhénane. Grâce aussi aux efforts de prospection entrepris parmi les firmes assurant leurs propres transports, Cargo Domicile marque une légère reprise, résultat d'autant plus appréciable après les pertes de trafic de ces dernières années. Les raisons du repli constaté dans les exportations et le transit par Cargo Rail sont déjà données ci-dessus. Les pertes les plus sensibles apparaissent dans le secteur de la sidérurgie (envois de ferrailles), du bois ainsi que des fruits et légumes. L'économie italienne s'est tournée en effet vers les Etats-Unis pour ses importations de ferrailles et vers le Canada pour ses arrivages de bois, alors qu'elle confie de plus en plus au camion ses exportations de denrées alimentaires à destination des pays du Nord, pour des raisons d'acheminement.

Innovations dans le trafic marchandises

Cargo Rail Depuis le 1er janvier 1986, les CFF offrent à la clientèle des délais d'acheminement garantis pour certains transports, sur la base d'accords spéciaux. En cas de retard, les chemins de fer remboursent 25% du port, sans exiger la preuve d'un dommage.

Pour que les prix de transport soient plus simples, plus clairs et plus compétitifs, les tarifs applicables aux transports intérieurs, aux importations et aux exportations ont été entièrement refondus pour le 1er janvier 1986. De nouveaux barèmes directs avec des prix globaux ont été élaborés pour le trafic avec la France et la RFA.

Afin de rationaliser les transports initiaux et terminaux des envois par fer, les CFF examinent avec un certain nombre de clients l'adoption d'un système de transbordement rail-route qui permettrait de manutentionner facilement les conteneurs sans installations de grues.

Aux CFF, la part des transports internationaux sur l'ensemble du trafic est de 60% et revêt donc une grande importance. Les prestations ferroviaires ayant perdu de leur compétitivité en trafic international, un gros effort doit être fait dans ce domaine. C'est pourquoi les CFF cherchent, avec les autres réseaux, à offrir des délais de livraison plus courts et plus fiables. Depuis le milieu de l'année, 24 relations à délais garantis sont proposées dans le trafic avec la RFA. En cas de retard, les chemins de fer remboursent 10% du port sans exiger la preuve d'un dommage. Une mesure analogue est en préparation pour 1987 dans le trafic franco-suisse. Deux bureaux communs ont été créés à Bâle, l'un pour le trafic CFF-SNCF et l'autre pour le trafic CFF-DB. Ces services de liaison, ou binômes, sont à la disposition des vendeurs et des clients ayant besoin de renseignements du réseau voisin sur des questions tarifaires, opérationnelles ou techniques.

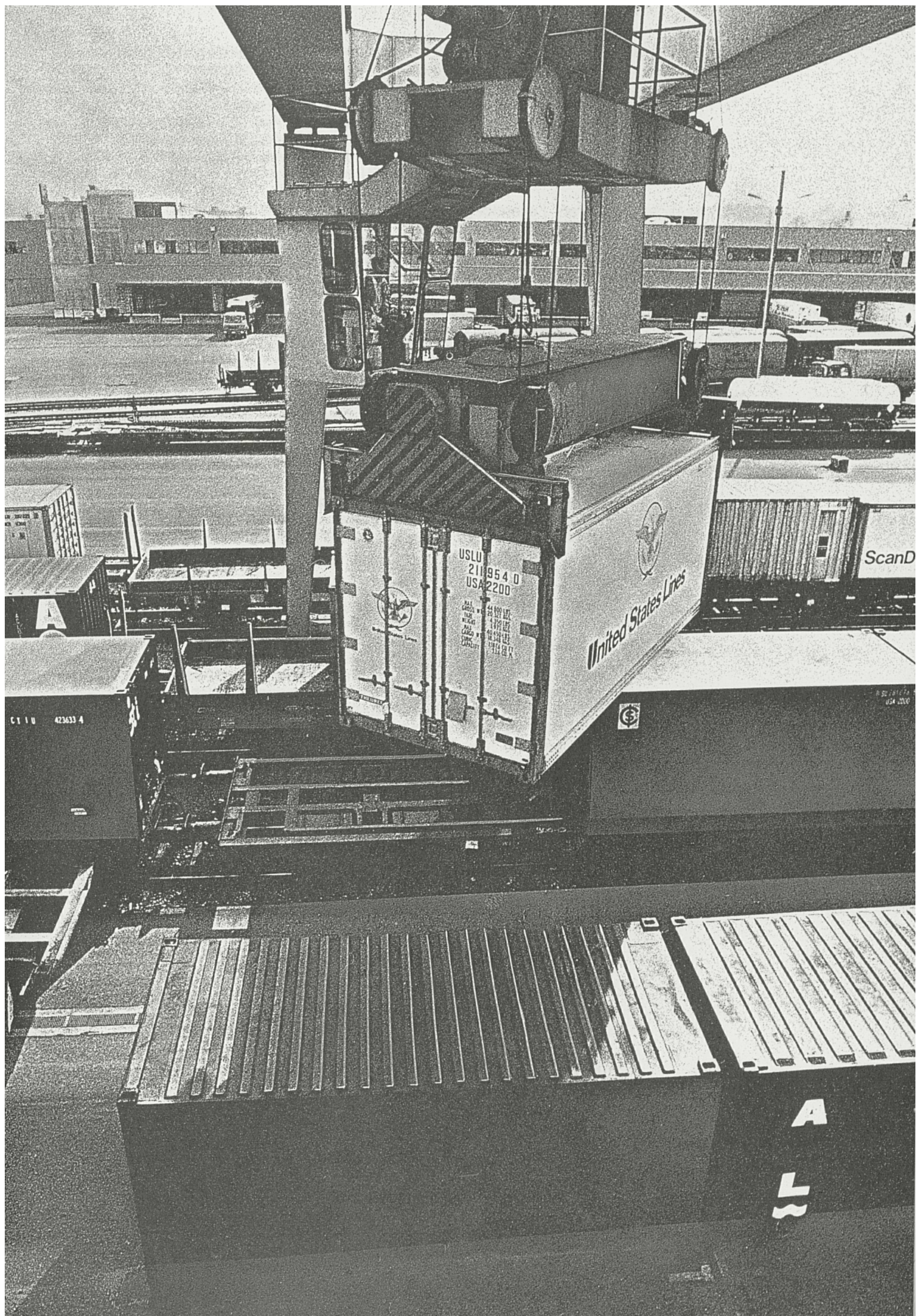
Cargo Combi Dans ce secteur, la politique de prospection et de développement a été poursuivie durant l'exercice. Mises à part les nombreuses améliorations, plutôt ponctuelles, il faut citer

- la création d'une liaison de ferroutage (chaussée roulante) entre Rielsingen et Milan assurée de nuit dans les deux sens,
- l'acquisition de 20 conteneurs pour les transports terrestres, destinés au pool Intercontainer; il s'agit de grands conteneurs de 40 pieds (13 m de long, 2,5 m de large) qui se prêtent tout particulièrement aux envois palettisés.

Cargo Domicile Durant l'exercice, les CFF ont intensifié leurs efforts de vente afin de consolider le nouveau produit. Avec l'amélioration ponctuelle et répétée de la durée d'acheminement, il est devenu possible d'offrir des délais de livraison considérablement inférieurs aux délais légaux. Pour les

Manutention de conteneurs à Bâle

Conteneurs et ferroutage sont les deux piliers de Cargo combi. Ce nom désigne l'offre de transport respectueuse de l'environnement que proposent les chemins de fer. Ce trafic représente 11,3% des transports de marchandises des CFF. Les deux modes d'acheminement se partagent le tonnage par moitié.



express internationaux, une nouvelle offre «Eurail Express» a été lancée. Elle vise les envois urgents d'un poids unitaire n'excédant pas 50 kg et est proposée au départ de quarante gares suisses à destination des grandes villes de France, d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, du Luxembourg, de Grande-Bretagne et des Pays-Bas. Les heures d'acheminement sont garanties et les modalités d'expédition sont allégées. La livraison des colis à domicile est comprise dans le prix pour les envois à destination de la France et de l'Allemagne.

Communication Durant l'exercice, la publicité a mis l'accent sur le trafic marchandises (Cargo CFF) et notamment sur les envois par wagons complets, produit vendu sous le nom de «Cargo Rail». Afin d'accroître la part de marché du chemin de fer dans le trafic avec la France et la RFA, les CFF ont lancé une campagne promotionnelle. Ils ont analysé les besoins de transport de certains clients, puis leur ont soumis des offres concrètes. A titre d'encouragement, des bons de réduction de 15% sur le prix du prochain envoi ont été offerts aux clients qui avaient collaboré à l'enquête.

Production Les prestations des trains voyageurs se sont accrues de 0,4% pour passer à 80,4 millions de trains-kilomètres.
Trafic voyageurs La distance moyenne parcourue chaque jour par les trains voyageurs des CFF a atteint 215 155 km. De plus, il a fallu mettre en marche 9500 trains spéciaux et de dédoublement, dont 6900 en trafic suisse et 2600 en trafic international.

Réservation électronique des places L'installation de réservation électronique des CFF a traité 2 069 620 places assises et couchées, soit 4% de plus que durant l'exercice précédent. Dans le cadre des interconnexions avec les installations étrangères, les CFF ont retiré 1 479 663 places (+1%) auprès de leurs partenaires et leur en ont attribué 577 532 (+2%). Depuis le 29 décembre dernier, des places-lits au départ de l'Italie peuvent aussi être réservées par le système électronique.

Bagages Bagages train-avion Les 109 services d'expédition ont enregistré 222 223 envois. La moyenne quotidienne a augmenté de 609 colis ou de 7% comparativement à 1985. L'accroissement des envois est de 4,2% pour Zurich et de 13,5% pour Genève. Les colis bagages pour les vols au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui a été incorporé dans le système le 1er mai 1986, ont été au nombre de 3609.

Service d'enlèvement et de livraison des bagages Ce service est aussi offert à Zurich depuis le 1er janvier 1986, si bien que vingt villes offrent désormais une telle prestation. Durant l'exercice, 6885 demandes (4218 enlèvements, 2667 livraisons) ont été satisfaites.

Trafic marchandises Les transports de marchandises ont porté en 1986 sur 45,1 millions de tonnes nettes. Le trafic au départ et à destination des ports rhénans a atteint 5,6 millions de tonnes (+6,7%), la part des importations par fer ayant été de 4,9 millions de tonnes (88,3%). Une hausse est apparue dans les transports d'huile minérale, de charbon, de céréales et de denrées fourragères, alors que les produits sidérurgiques ont régressé. Dans les transports planifiés, les 23 628 trains ont acheminé 24,1 millions de tonnes brutes (+1,9%), la charge moyenne remorquée par train a rétrogradé à 1022 tonnes brutes (-2,4%). Ce trafic a été alimenté notamment par 6362 trains de combustible liquide (+3,6%), 5962 de ferroutage (+7,9%), 2052 de gravier (+3,3%), 1821 d'automobiles (+13,7%) et 1348 de grands conteneurs (+6,7%).

Le parc des wagons a été adapté aux besoins avec, d'une part, la fourniture de 150 véhicules modernes à bogies et, d'autre part, la mise au rebut de 1100 anciens wagons à deux essieux.

Les wagons ont été généralement fournis dans les délais aux expéditeurs. Des difficultés sont apparues parfois durant les pointes de trafic saisonnières et dans la mise à disposition des wagons spécialement équipés pour le transport de certaines marchandises.

La nouvelle réglementation des biens-fonds visant l'amélioration systématique des recettes avance comme prévu. La division du domaine a commencé son activité en octobre 1985 à l'échelon de la direction générale. L'an passé, les conditions ont été créées pour que ces questions soient aussi centralisées à l'intérieur des arrondissements. De plus, une restructuration est en cours. Elle vise une gestion rationnelle et une optimisation des recettes. L'outil important en l'occurrence, savoir le projet d'informatisation du domaine, est entré en janvier 1987 dans sa phase d'analyse de détail.

Les grands espoirs mis dans l'accroissement des produits dans ce secteur ont été réalisés notamment avec la révision des baux de location et d'affermage. Des recettes supplémentaires devraient être trouvées à l'avenir surtout avec la location de nouvelles surfaces à des tiers, lors de la reconstruction et de la transformation de gares, en particulier à Zurich, à Locarno et à Thoune.

Avec la mise en service de l'express régional de Zurich et la réalisation de Rail 2000, les forts courants de voyageurs constatés aujourd'hui déjà à la gare principale de Zurich augmenteront encore massivement. Le projet de transformation et d'agrandissement de la gare principale de Zurich tient compte de cette évolution. Il prévoit en effet l'aménagement d'un lieu de rencontre avec un centre de services au cœur même de la ville, centre qui devrait pouvoir absorber aussi bien les usagers du rail que le public. En plus des services spécifiquement ferroviaires, toute une gamme de prestations seront proposées. Un projet d'aménagement adéquat a été élaboré en 1986. Pour les deux projets de couverture des voies de la gare principale, côté sud-ouest, et le bâtiment locatif de la Lagerstrasse, un plan commun d'aménagement et le premier volet d'une étude d'impact sur l'environnement ont été soumis à la Ville de Zurich.

Avec l'introduction du chemin de fer des Centovalli par un souterrain en gare de Locarno, le périmètre de la gare doit être reconstruit. Le trafic Cargo Domicile et Cargo Rail sera transféré de Locarno à Cadenazzo, ce qui permettra une meilleure mise en valeur commerciale des surfaces disponibles.

Plusieurs projets de construction sont à l'étude en ce qui concerne les abords de la gare de Thoune. Les CFF sont actuellement en pourparlers avec la Ville, afin de régler les problèmes de délimitation des ouvrages envisagés. Les projets des CFF à la Rampenstrasse et à la Seestrasse entreront dans leur phase de procédure de coopération.