

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1989)  
  
**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

## Evolution du trafic voyageurs en 1989 comparativement à 1988

	Produits MFr	%	Trafic millions de voyageurs	%	Prestations millions de v-km	%
Ensemble du trafic voyageurs	1370,1	+ 6,6				
Transport de personnes	1339,6	+ 6,6	259,7	+ 0,2	11 034	+ 2,1
- Trafic intérieur	1051,3	+ 7,6	250,7	+ 0,1	9 560	+ 2,3
voyages individuels	576,8	+ 6,3	86,6	- 1,1	4 125	- 0,9
voyages en groupes	44,5	- 0,3	6,0	- 4,5	472	- 5,4
abonnements d'affaires et de tourisme	211,8	+15,5	15,4	+24,8	1 659	+19,9
abonnements de parcours	218,2	+ 5,8	142,7	- 1,0	3 304	-
- Trafic international	239,4	+ 3,7	9,0	+ 1,3	1 474	+ 1,3
Bagages	24,1	+ 4,3				
Automobiles accompagnées	6,4	+10,7				

(y compris la contribution fédérale à la réduction de prix)

La rubrique «transport de personnes» comprend 48,9 MFr d'autres produits non repris dans les chiffres qui suivent; il s'agit notamment de l'indemnité pour les facilités tarifaires de la Confédération (41 MFr), de recettes provenant de trains d'exposition et de produits imputables à une autre période comptable.

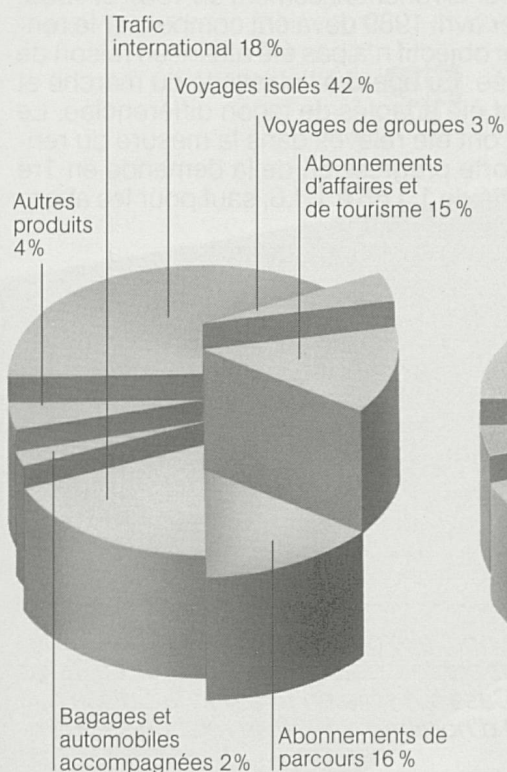
En 1989, les CFF ont accru leurs produits du trafic voyageurs de 84,3 MFr ou 6,6%. Le résultat, de 1370,1 MFr, dépasse de 41,1 MFr les prévisions, qui portaient sur 1329 MFr. Il est dû pour environ 70% au relèvement général des tarifs du 1er avril 1989 (augmentation 7,2%, pro rata 5,4%). Les innovations en matière d'horaires et de titres de transport ont également eu des effets positifs. L'évolution des voyages individuels a répondu aux prévisions. L'accroissement des abonnements d'affaires et de tourisme, supérieur à la moyenne, découle d'une part de l'introduction de l'abonnement général «Plus» et d'autre part des efforts promotionnels en faveur de l'abonnement 1/2-prix. A fin 1989, non moins de 1,8 million de voyageurs disposaient d'un abonnement 1/2-prix. La faible augmentation des abonnements de parcours résulte notamment de transferts à l'abonnement général, surtout parmi les jeunes. En trafic international, le résultat de l'année précédente a été dépassé de 8,6 MFr.

## Transport de voyageurs

### Produits de transport

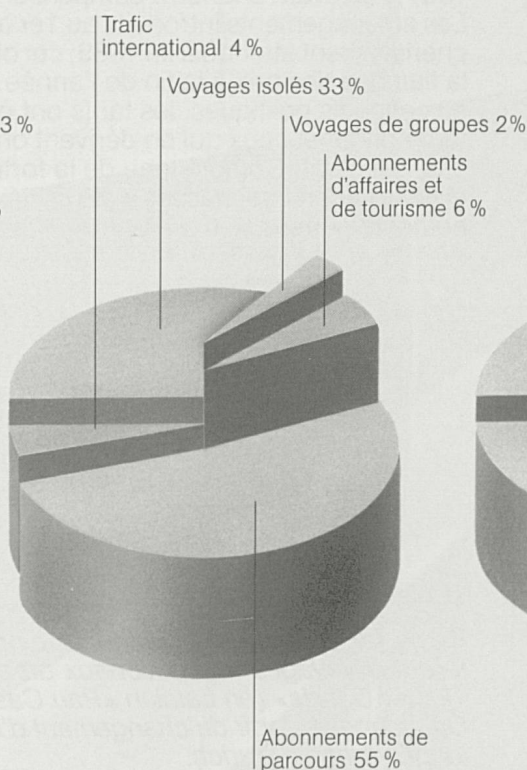
#### Produits

1370,1 millions de francs



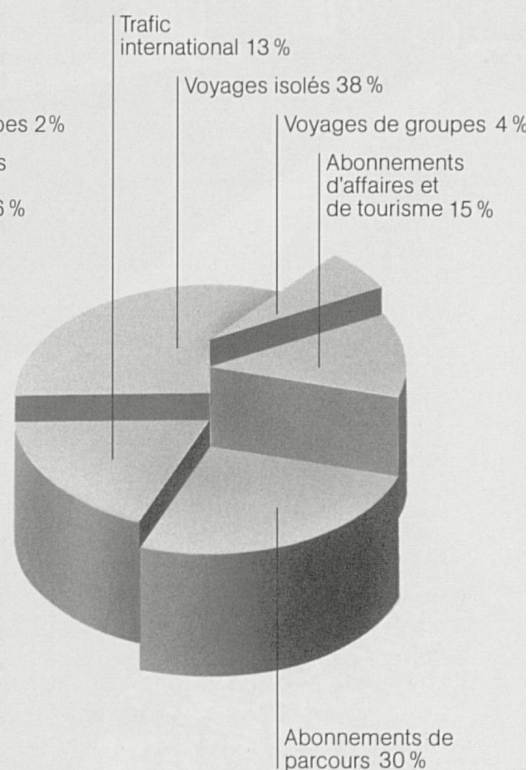
#### Trafic

259,7 millions de voyageurs



#### Prestations

11 034 millions de voyageurs-km





disposaient d'un abonnement ½-prix. La faible augmentation des abonnements de parcours résulte notamment de transferts à l'abonnement général, surtout parmi les jeunes. En trafic international, le résultat de l'année précédente a été dépassé de 8,6 MFr.

#### *Trafic*

Le relèvement tarifaire n'a pas eu de répercussions défavorables sur le trafic; en effet, le résultat record de 1988 a même été légèrement dépassé. Le nombre de personnes transportées s'est accru de 0,4 million pour s'établir à 259,7 millions. Les prestations vendues ont augmenté de 230 millions de voyageurs-kilomètres, atteignant 11 034 millions. La distance moyenne par voyage a passé à 42,5 km (+2%). L'accroissement du trafic a porté surtout sur le secteur des loisirs. Malgré l'augmentation des tarifs et les transferts à l'abonnement général, les résultats de l'année précédente dans les secteurs des voyages individuels et des abonnements de parcours ont pratiquement été égalés.

#### *Innovations en trafic voyageurs*

Améliorations de l'horaire au 28 mai 1989 Sur le plan national, l'offre de trains Intercity et directs a été accrue de 1% et celle des trains régionaux de 2%. En trafic international, des prestations de meilleure qualité sont offertes. Les rames quadricourant transformées ex-TEE II circulent entre Zurich et Milan ainsi qu'entre Genève/Lausanne et Milan, ce qui permet de réduire les temps de parcours jusqu'à 23 minutes. Les nouveaux trains Eurocity (EC) «Raffaello» (Bâle-Rome) et «Colosseum» (Francfort-Rome) valorisent encore les relations avec l'Italie. Le nouvel EC «Matterhorn» complète l'offre en direction de l'Allemagne. Les EC «Gottfried Keller» et «Schweizerland» circulent entre Munich et Berne (au lieu de Zurich), ce qui correspond à un souhait de longue date de la Ville fédérale. Depuis l'horaire d'été 1989, une rame Talgo circule comme train-hôtel «Pablo Casals» entre Berne et Barcelone. Le public a très bien accueilli cette nouvelle relation, dont les fréquences dépassent les prévisions. A compter du 27 mai 1990, ce train sera prolongé jusqu'à Zurich et les prix seront forfaitaires sur tout le parcours.

Trains d'automobiles accompagnées Sur la base du bon résultat de l'année précédente, l'offre à destination de Naples a été étoffée et une nouvelle relation Zurich Altstetten-Narbonne a été créée. En trafic avec Naples, le nombre d'automobiles a augmenté de 6% et celui des voyageurs de 14,6%. Entre Zurich Altstetten et Narbonne, 1150 automobiles et 3981 voyageurs ont été transportés dans l'ensemble (aller et retour).

Aménagement général des tarifs au 1er avril 1989 Les tarifs voyageurs avaient été relevés pour la dernière fois le 1er mai 1985. En raison des mesures tarifaires de la Confédération entrées en vigueur le 1er janvier 1987, l'on avait renoncé à compenser le renchérissement en 1987 et 1988. Les aménagements introduits au 1er avril 1989 devaient compenser le renchérissement attendu à fin 1989; cet objectif n'a pas été atteint en raison de la flambée des prix à la fin de l'année. Eu égard à l'élasticité du marché et aux aspects politiques, les tarifs ont été adaptés de façon différenciée. Le tarif normal et ceux qui en dérivent ont été relevés dans la mesure du renchérissement. Compte tenu de la forte progression de la demande en 1re classe, l'écart interclasses a été porté de 1:1,55 à 1:1,6, sauf pour les abonnements généraux.

---

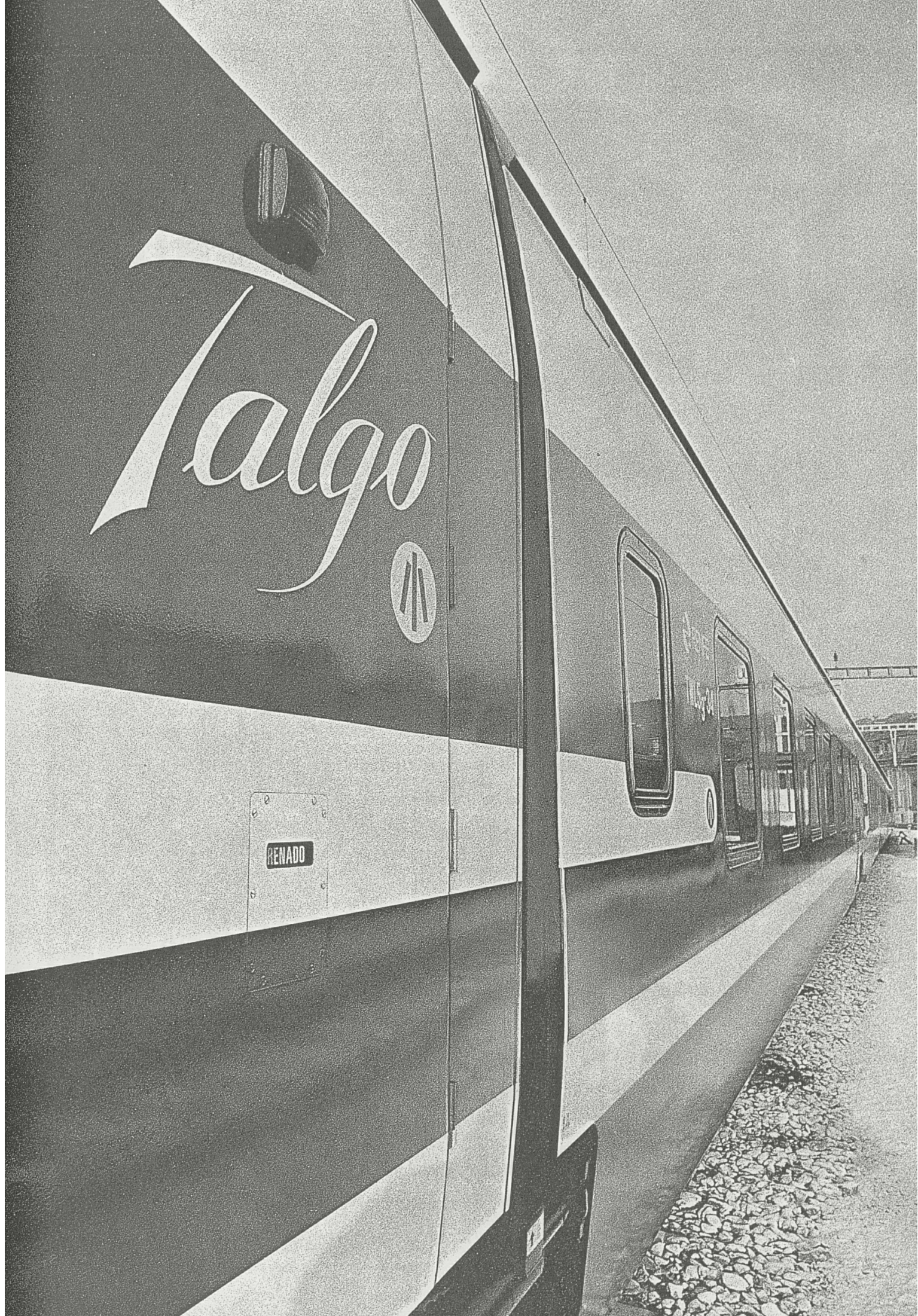
*Rame Talgo Berne-Barcelone: Une nouvelle génération de véhicules confère aux voyages internationaux un confort notablement accru. Le Talgo «Pablo Casals» (en catalan «Pau Casals») relie en une nuit la Suisse à la Catalogne. A partir du changement d'horaire de 1990, la relation sera prolongée jusqu'à Zurich.*



Talgo



RENADO





Abonnements généraux «Plus» pour ménages Depuis le 1er avril 1989, les ménages peuvent acheter des abonnements généraux (AG) selon la formule: «Le premier AG au prix normal, le deuxième à demi-prix, les suivants pour 250 ou 150 francs selon qu'il s'agit d'un jeune ou d'un enfant jusqu'à seize ans.» Parmi les mesures de marketing en faveur de l'AG, c'est surtout la formule AG «Plus» qui a conduit à l'évolution réjouissante des ventes; le nombre d'AG annuels a augmenté de 56% et les produits de 34%.

Tarif communautaire genevois Un tarif communautaire, le premier de Suisse romande, est en vigueur à Genève depuis le 1er janvier 1989. Il comprend les lignes CFF de La Plaine à Céligny et de Genève à Genève-Aéroport ainsi que l'ensemble du réseau des transports publics du canton de Genève.

Swiss Travel System Depuis le 1er janvier 1989, l'offre pour touristes étrangers comprend, outre le Swiss Pass, la «Swiss Card» (abonnement ½-prix valable un mois, transfert de la frontière ou de l'aéroport à destination et vice-versa) et le «Swiss Transfer Ticket» (transfert seulement). La simplicité de la vente de ces titres de transport forfaitaires a suscité un grand intérêt chez les vendeurs à l'étranger. En 1989, 40 000 «Swiss Cards» et 35 000 «Swiss Transfer Tickets» ont été vendus dans le monde entier.

#### Collaboration avec Swissair

- Fly-Rail-Baggage: La bonne collaboration entre CFF, ETC (Entreprises de transport concessionnaires) et PTT d'une part et Swissair (SR) d'autre part a commencé le 1er décembre 1979 avec le lancement des «Bagages Fly». Aujourd'hui, il existe deux formules de bagages train-avion, portant le nom «Fly Rail Baggage». Dans le sens Suisse-étranger (ancienne désignation: «Bagages Fly»), il est possible d'expédier les bagages directement au départ de 114 gares suisses à destination de tous les aéroports étrangers. En 1989, 240 000 voyageurs ont expédié 285 000 colis selon cette formule; par rapport à 1988, le nombre de colis a augmenté de 5,3% (4,2% via Zurich, 9,4% via Genève et 15,6% via Bâle). Pour le sens étranger-Suisse, il est possible, depuis le 1er décembre 1988, d'expédier les bagages au départ de tous les aéroports étrangers à destination d'une gare suisse. Avec 50 000 expéditions durant la première année, les attentes ont été largement dépassées. La fiabilité presque absolue de ce service unique au monde est remarquable.
- Check-in à la gare : Remise de cartes d'embarquement pour vols SR dans trois gares CFF depuis le 1er mai 1988 et dans huit gares depuis le 1er juillet 1988. Cette formule sera étendue en 1990.
- Gare de Berne devenue point IATA : Emission de billets d'avion directs à destination de Berne, qui comprennent le trajet en chemin de fer au départ de Zurich Aéroport ou de Genève-Aéroport.

Arrangements forfaitaires Grâce aux mesures promotionnelles et aux nouvelles offres, la vente d'arrangements forfaitaires a progressé de 20%. L'offre «A la découverte d'une ville suisse» a été améliorée sous le nom «Train+hôtel» et le catalogue a été refait. En 1989, les voyageurs ont proposé, pour diverses destinations européennes, de nouveaux arrangements forfaitaires train/avion, auxquels le marché a bien répondu.

«Rail Actif» En vue de mieux pénétrer le marché touristique, 17 arrangements-loisirs de deux jours ou plus sont proposés sous le nom «Le train de l'aventure». Certaines de ces nouvelles offres, telles que celle qui est intitulée «Rail & Sail Lago Maggiore», sont organisées et vendues exclusivement par les CFF. En tout, plus de 10 000 arrangements ont été vendus en 1989.

---

*Succès confirmé des abonnements: A fin décembre 1989, plus de 1,8 million de voyageurs bénéficiaient des avantages de l'abonnement ½-prix. Quelque 37 000 autres fidèles clients possédaient même un abonnement général.*



# EXCURSIONS À LA CARTE D U RAIL

**Tessin**  
**Fr. 29.-**  
**Suisse centrale**  
**Fr. 29.-**  
**Oberland bernois**  
**Fr. 29.-**  
**etc.**

A moins qu'un autre but ne vous attire, par exemple le Valais, le Jura ou la Suisse orientale? Peu importe; vous n'avez besoin que d'un abonnement 1/2 prix (qui n'en a pas encore?) et d'une carte journalière. Vous pouvez alors emprunter une journée durant les CFF, presque tous les autres chemins de fer, les bateaux et les cars postaux, comme si vous aviez un abonnement général. Ce

carnet bien pratique de 6 cartes journalières transmissibles coûte 170 francs en 2e classe ou 270 francs en première. Un voyage d'une journée entière revient ainsi à 29 francs en 2e classe et à 45 francs en première. A votre gare, vous trouverez aussi d'innombrables suggestions pour vos excursions. Gratuitement, cela va sans dire!



**CFF**



Train et vélo Depuis le 1er avril 1989, le transport de bicyclettes est organisé comme il suit.

- Offre standard: prix d'un colis normal, soit 7 francs, la manutention étant assurée par les entreprises de transport.
- Offre dans les trains régionaux: billet «vélo» à 3 francs, le chargement, le transbordement et le déchargement étant assuré par le voyageur.

Le système de location de vélos introduit le 28 mars 1988 a fait ses preuves en 1989 aussi. Le nombre de locations s'est élevé à plus de 100 000, ce qui représente une progression de 26%.

Promotion des ventes En matière de cartes journalières, les mesures promotionnelles de l'été ont permis d'éviter le fléchissement excessif, par rapport à l'année précédente, des ventes de cartes multicourses, suite aux achats prévisionnels massifs du mois de mars. Sur toute l'année, les produits ont augmenté de 12%, bien que la campagne dite des «oiseaux migrants» n'ait pas été lancée en 1989 pour cause de manque de capacités.

Handicapés et transports publics Le document «Conception CFF pour handicapés» a été établi en 1989 sous la direction du nouveau service de coordination CFF pour les questions ayant trait aux handicapés et en collaboration avec des représentants des handicapés. Le point essentiel de cette conception est l'équipement progressif de quelque cent gares, réparties sur tout le réseau, d'engins permettant de charger et de décharger des fauteuils roulants électriques lourds. Plus de cent gares disposent d'ores et déjà de rampes d'accès aux quais. Tous les trains IC et la plupart des trains directs grand parcours, ainsi que les nouvelles rames réversibles, comprennent des voitures avec un compartiment pour voyageurs en fauteuil roulant. A l'heure actuelle, 600 de ces voitures sont en circulation. Les facilités pour handicapés ont été assouplies. Les handicapés de la vue ne doivent plus payer de demi-billet pour leur chien. La carte multicourses munie d'un code pour aveugles constitue une première mondiale; au verso, le nombre de courses restant peut être déterminé au toucher. Sur le plan suisse, les travaux en vue de la création d'une chaîne de transport commune avec les ETC, les PTT et les organisations de transport de handicapés ont commencé au sein de l'organisme de contact «Handicapés et transports publics», sous la direction de l'Office fédéral des transports.

Informatique Avec le projet PRISMA, les CFF créent un système informatique intégré en trafic voyageurs. Outre la mise en place d'un système d'information complet pour le vendeur (1re étape: introduction du système de renseignements d'horaires), il s'agit d'informatiser aussi complètement que possible les fonctions de vente et de décompte. Cela permettra d'améliorer le service au guichet et d'étendre la vente par téléphone. Par ailleurs, la vente à l'étranger s'effectuera en passant par les systèmes électroniques des partenaires des CFF. La gestion informatisée des voitures promet de grands potentiels de rationalisation. PRISMA sera réalisé par étapes en fonction des systèmes existants et mettra à profit les terminaux de vente installés d'ici fin 1992 dans le cadre du projet «Equipements informatiques pour les gares».

### *Navigation sur le lac de Constance*

La flotte des CFF sur le lac de Constance a dépassé le résultat record de 1988. Par rapport à l'année précédente, le nombre de passagers transportés sur les bateaux CFF a augmenté de 3,1%, pour s'établir à 479 088. Parmi eux, 55,3% ont emprunté le bac pour voyageurs et automobiles reliant Romanshorn à Friedrichshafen, exploité en commun avec la DB. Ce bac a effectué 8458 traversées, soit environ le même nombre qu'un an auparavant (8431); pour faire face aux pointes de trafic, 128 traversées supplémentaires ont été effectuées par bateau. Le nombre de véhicules transportés a progressé de 13,2%, s'inscrivant à 131 545. Le trafic d'excursions, les voyages circulaires et les courses spéciales ont enregistré 168 078 passagers (1988: 169 571).

	1988	1989	
Automobiles, autocars	60 484	65 723	(+ 8,7%)
Camions, remorques	15 557	16 724	(+ 7,5%)
Deux-roues	40 101	49 098	(+22,4%)



	Produits		Quantités		Prestations	
	MFr	%	millions de t	%	millions de tkm	%
Cargo CFF	1243,3	+ 5,4	50,8	+ 5,3	8162	+ 8,8
Cargo Rail	834,6	+ 4,1	41,1	+ 2,5	5962	+ 4,7
– trafic intérieur	326,3	+ 2,5	18,5	+ 1,3	1788	+ 2,3
– exportations	51,1	–	1,9	+ 0,1	300	– 0,9
– importations	222,4	+ 1,9	11,1	+ 0,6	1208	+ 3,9
– transit	234,8	+ 9,5	9,6	+ 7,8	2666	+ 7,5
Cargo Combi	77,7	+26,7	8,2	+22,8	2021	+23,2
– grands conteneurs	45,1	+27,2	4,2	+27,7	905	+31,0
– feroutage	32,6	+26,0	4,0	+18,0	1116	+17,6
Cargo Domicile	163,1	+ 1,5	0,9	+ 3,4	115	+ 3,6
Poste	114,2	+ 8,0	0,6	+ 5,8	64	+ 6,8

Le total de 1243,3 MFr comprend 53,7 MFr de produits accessoires non repris dans les chiffres qui suivent (taxes sur les prestations fournies en liaison avec Cargo Rail et Cargo Domicile, rentrées provenant de l'entreposage).

**Cargo CFF** L'année marchandises 1989 a été à plus d'un point de vue exceptionnelle. Pour la première fois, les CFF ont acheminé plus de 50 millions de tonnes. Par rapport à l'année précédente, cela représente une progression de 5,3%, à laquelle tous les secteurs ont participé. Le développement des transports combinés a joué un rôle déterminant; l'accroissement de ce trafic, de plus de 20%, comme l'année précédente, est le plus considérable, suivi de celui du transit Cargo Rail, de 7,8%.

*Produits de transport et évolution du tonnage*

Il est réjouissant de constater que les produits ont suivi le mouvement des tonnes. Grâce à une croissance de 5,4% par rapport à 1988, l'objectif de 1200 MFr a pu être nettement dépassé. L'adaptation systématique des prix d'entente a notablement contribué à cette évolution. Par ailleurs, les CFF ont profité de la bonne conjoncture, malgré la vivacité persistante de la concurrence. Les tarifs internationaux ont été relevés.

Le mouvement ascendant des tonnes a été accompagné d'un accroissement marqué des prestations de trafic, de 8,8%; celles-ci ont dès lors atteint 8162 millions de tonnes-kilomètres. Aussi la production s'en est-elle ressentie: le manque de mécaniciens et de locomotives en Suisse et à l'étranger a parfois posé des problèmes, tout comme les grèves des douaniers et des cheminots dans les pays voisins.

**Cargo Rail** Cargo Rail, secteur le plus important du trafic marchandises, a encore progressé en 1989. Le transit, augmentant de 7,8% pour s'inscrire à 9,6 millions de tonnes, a connu la plus forte croissance. Alors que le trafic intérieur et les importations progressaient légèrement, de 1,3 et 0,6% respectivement, les exportations sont restées au même niveau. Dans l'ensemble, les CFF ont transporté en trafic Cargo Rail 41,1 millions de tonnes, soit 2,5% de plus qu'un an auparavant. La bonne conjoncture persistante a favorisé l'essor du tonnage et l'industrie du bâtiment a profité du beau temps.

Plus de deux tiers de l'ensemble des produits des CFF en trafic marchandises ont été réalisés dans le secteur Cargo Rail. Il est à noter que les produits ont augmenté dans une plus large mesure que le volume transporté.

**Cargo Combi** L'accroissement des tonnes de presque 23% en trafic combiné a confirmé la tendance positive des dernières années. La progression de 27,7% des transports de grands conteneurs et de caisses échangeables, commercialisés par la filiale des chemins de fer européens Intercontainer, peut être qualifiée d'exceptionnelle.

Sur les 135 000 envois feroutés, la part de la chaussée roulante est de 42 000, celle des envois non accompagnés en transit de 73 000 et celle des envois non accompagnés en trafic international (importations et exportations) de 20 000. Dans l'ensemble, cela représente 4 millions de tonnes.

Le taux d'accroissement des produits du trafic combiné (26,7%) est supérieur à celui du volume. L'une des raisons en est la réduction de moitié du rabais dit «Saint-Gothard» (25 francs par envoi au lieu de 50) au début du



second semestre. Ce rabais a été supprimé six mois plus tard, étant donné qu'il avait rempli son rôle promotionnel en faveur du trafic combiné.

*Cargo domicile* La bonne conjoncture a également profité à Cargo Domicile, dont le tonnage a augmenté de 3,6%. La stratégie du «marchéage sélectif» dans le secteur Cargo Rapide a accru les produits. Dans l'ensemble, ceux-ci se sont élevés à 163,1 MFr, ce qui représente une amélioration de 1,5% par rapport à 1988.

#### *Innovations en trafic marchandises*

*Cargo 2000* En 1989, les études de principe concernant le trafic marchandises ont été achevées, et le conseil d'administration a approuvé la stratégie de l'offre «Cargo 2000». Il s'agit d'une stratégie offensive, qui peut être caractérisée de la manière que voici.

- L'offre marchandises des CFF sera complète, comme par le passé: elle portera non seulement sur les secteurs prometteurs que sont les trains complets et les techniques combinées, mais aussi sur les wagons isolés et les colis de détail.
- Un nouveau produit sera proposé en Suisse: le transport de conteneurs par trains à relations fixes. Dans les régions à fort trafic, ce système peut valablement se substituer au trafic routier long parcours et au trafic diffus de wagons isolés. Les trains à relations fixes desservent en cadence un certain nombre de gares données. Les services routiers assurent ponctuellement le transport des conteneurs à domicile. Un essai débutera d'ici juin 1991 sur la relation Zurich–Renens.
- Les méthodes de production actuelles, notamment en trafic par wagons isolés et en trafic de détail, seront revues dans le but d'accroître la qualité des prestations et les contributions à la couverture des coûts.
- Etant donné que l'informatique est devenue, pour les chemins de fer aussi, un facteur de succès, son application sera poussée tant dans le secteur de l'offre que dans celui de la production.
- La comparaison des solutions envisagées montre que l'optimisation à long terme de l'offre et de la production permettra d'améliorer considérablement les résultats financiers.

#### *Management par produit en trafic marchandises européen*

Dans le cadre de l'Union internationale des chemins de fer, les réseaux européens ont défini une stratégie de base pour le trafic marchandises international. Ce faisant, ils se préparent à la déréglementation imminente et au marché des transports du XXI<sup>e</sup> siècle. Les chemins de fer entendent collaborer plus étroitement, afin de réussir ensemble sur le marché. A partir de la stratégie de base, des stratégies ont été définies pour les différents produits, soit les wagons complets, les envois combinés, les colis de détail et la logistique. La réalisation est effectuée au sein de communautés d'offres. Ces organes ont un caractère bilatéral ou multilatéral, selon l'importance du trafic des relations considérées. Jusqu'en 1988, dix communautés d'offres avaient été créées; deux sont venues s'y ajouter en 1989.

Cette collaboration accrue s'est aussi concrétisée par la création de trains de qualité circulant sous le label «EurailCargo», qui se distingueront en premier lieu par leur régularité et leur fiabilité. «EurailCargo» sera commercialisé de façon sélective. Une première phase sera réalisée en été 1990, lors du changement d'horaire.

«Garantie Cargo» est le label de fiabilité en trafic marchandises avec la France, l'Autriche et la République fédérale. Depuis le changement d'horaire de mai 1989, la «Garantie Cargo» est proposée à des clients choisis, ce qui permet de répondre à leurs exigences particulières.

---

*Collaboration entre rail et route: Le système ACTS de conteneurs multimodaux, très souple, est destiné au transport de marchandises de porte à porte. En quelques minutes, le conteneur passe du wagon au camion.*





Sihlbrugg

31 RIV  
85 SBB-CFF  
3910006-1  
Rs

ABC  
840m/48m/58m  
510m  
111

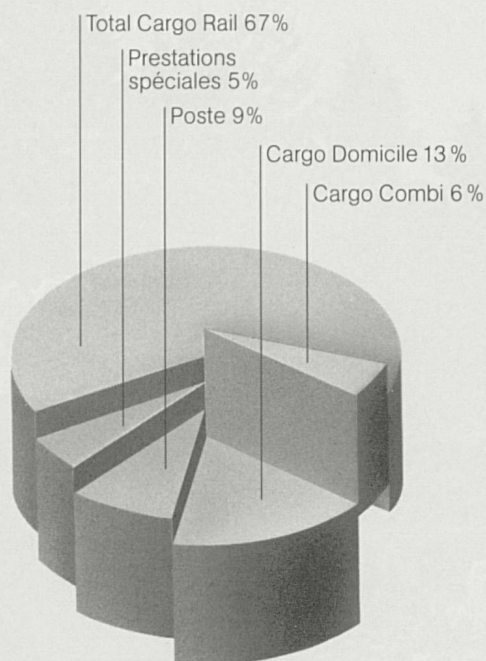
Pl. max. 0.06 A  
MAX. 55 T

44 2 5  
55 5 5  
56 9 5  
57 15 5  
58 18 5



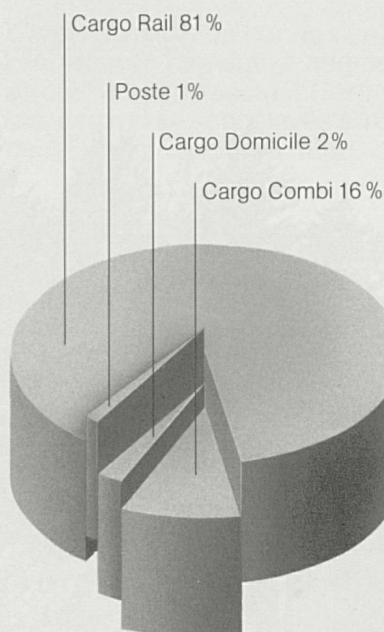
### Produits

1243,3 millions de francs



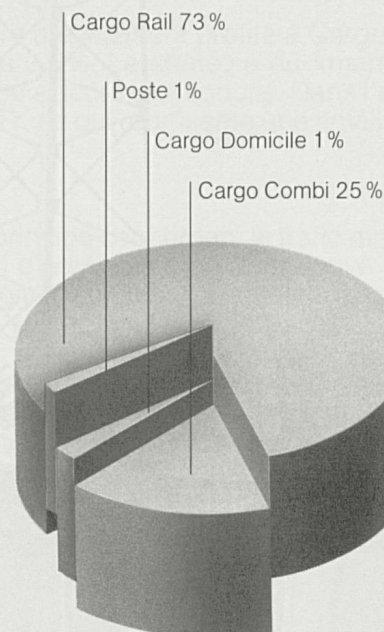
### Quantités

50,8 millions de tonnes



### Prestations

8162 millions de tonnes-km



En vue de la prospection efficace de marchés spécifiques, les réseaux créent entre eux des communautés d'intérêts. La première du genre, qui porte sur le transport d'automobiles neuves, a été créée en 1989 et sera vraisemblablement opérationnelle dès le second semestre de 1990.

Cargo Rail A Bâle et à Buchs, les CFF entretiennent avec les réseaux voisins des services d'information communs, appelés «binômes». Le 6 novembre, un bureau de liaison a été créé à Domodossola avec les Chemins de fer italiens de l'Etat (FS). Ces services assistent les vendeurs dans leur activité commerciale et contribuent à améliorer la qualité des prestations.

Avec les FS et les expéditeurs, plusieurs plates-formes de transbordement ont été créées et mises en service en Italie septentrionale. Elles offrent non seulement la manutention usuelle rail/route, mais aussi des services tels qu'un port-franc et la préparation des lots.

La collaboration internationale a été renforcée par des contrats avec des expéditeurs en Grande-Bretagne et en Belgique. Depuis le 1er juillet, une large entente pour la délégation de pouvoirs est en vigueur entre les CFF et les FS.

La brochure polychrome «Wagons marchandises. A chaque marchandise son wagon» a paru à la fin de novembre; elle renseigne sur les différents types de wagons proposés.

Le renchérissement ayant été modique, le tarif intérieur n'a pas été adapté au 1er janvier 1989. En revanche, les tarifs internationaux directs ont été relevés au 1er juillet 1989 en raison de l'évolution du marché des changes.

Cargo Combi La décision prise par le Conseil fédéral le 24 octobre 1989 est d'une grande importance pour le trafic combiné en transit; elle prévoit l'accroissement des capacités au Saint-Gothard et, si la CEE renonce à un couloir routier pour les véhicules de 40 tonnes, au Lötschberg et au Simplon.

Pour le transit des grands conteneurs, trois paires de trains hebdomadaires circulent désormais entre la Belgique, le Danemark et la République fédérale d'une part et l'Italie d'autre part.



Cargo domicile La fermeture ou le transfert de quatre centres régionaux a permis de simplifier le déroulement interne de la production. Les gains de temps ainsi réalisés accroissent la compétitivité de l'offre.

L'offre en trafic international s'est enrichie.

- Un service de Courrier IC, comme il existe déjà pour le trafic avec la République fédérale, a été instauré le 1er juillet 1989 entre la Suisse et l'Autriche.
- Des transports de porte à porte sont offerts à destination du Luxembourg et de l'Espagne.
- En trafic avec la Scandinavie, l'horaire a été amélioré.

Les emballages réutilisables « Collico », qui ménagent l'environnement, ont été introduits pour les envois Cargo Domicile et Cargo Rapide. Ces engins de transport sont loués; ils remplissent toutes les exigences en matière de logistique.

Logistique Le système de conteneurisation intermodal ACTS, système de chargement et de déchargement développé en collaboration avec des entreprises de transport privées, a été présenté au public. Il permet le transbordement rationnel de marchandises entre la route et le rail et est indépendant d'installations stationnaires et de voies de raccordement.

Depuis sa création en décembre 1988, 55 actionnaires ont adhéré à l'ACTS SA. Plus de 50 transporteurs routiers garantissent dans toute la Suisse les transports initiaux et terminaux avec la gare la plus proche. L'ACTS SA encourage, organise et coordonne l'utilisation des conteneurs intermodaux, qu'il est possible de louer depuis le début de l'année. Avec un volume de transport de 200 000 tonnes (+40%), ACTS a suscité un vif intérêt parmi la clientèle.

Informatique En juillet, le conseil d'administration des CFF a ouvert un crédit de 30 MFr pour la réalisation du système « Cargo Information ». Ce système procédera à l'ordonnancement optimal de l'ensemble du transport, de la commande au décompte, et il permettra au client de suivre ses transports sans lacunes.

En trafic marchandises international, les CFF participent à des projets d'avenir, tels que « Hermes PPS » (système international intégré de planification et de contrôle de la production) et « Docimel » (lettre de voiture électronique), ainsi qu'à l'introduction du système harmonisé du Conseil de coopération douanière pour une nomenclature internationale unifiée des marchandises.

Avec les prestations supplémentaires de l'horaire de mai 1987, le réseau était arrivé dans une large mesure à saturation. C'est pourquoi le changement d'horaire de 1989 devait être celui de la consolidation. Moyennant 1,5% de prestations supplémentaires, il a néanmoins été possible d'apporter certaines améliorations.

En 1989, les CFF ont mis en marche 9200 trains spéciaux et de dédoublement, dont 7000 en trafic intérieur et 2200 en trafic international. Cela représente une diminution de 2100 trains comparativement à 1988, due notamment au manque d'agents de conduite.

Le grand nombre de chantiers, notamment dans le périmètre du RER de Zurich, le trafic marchandises en plein essor, le manque général de personnel ainsi que l'accroissement du nombre de voyageurs se sont traduits par des goulots d'étranglement, qui se sont répercutés sur le déroulement de l'exploitation et sur la ponctualité des trains de voyageurs. Cela montre que, si les aménagements absolument nécessaires ne sont pas réalisés, de nouvelles améliorations de l'offre voyageurs pourraient avoir des effets préjudiciables. Les prochains services-horaires devront être placés sous le signe d'une coordination meilleure encore entre services des travaux et de l'exploitation.

Réservation électronique des places Le nombre de réservations effectuées sur l'installation des CFF (EPR), portant sur 3 333 604 places assises et

**Production**  
*Trafic voyageurs*



couchées, a progressé de 29% d'une année à l'autre. Sur ce nombre, quelque 118 000 places portaient sur l'offre RhB/FO/BVZ («Glacier-Express», «Bernina-Express»), qui est mémorisée sur EPR depuis fin septembre 1988 et qui est gérée par les RhB.

La progression des places réservées est due non seulement à la part RhB précitée, mais aussi à l'introduction de nouveaux trains EC au changement d'horaire de mai 1989 («Pau Casals», «Matterhorn», «Raffaello») et à l'évolution des habitudes des voyageurs en matière de réservation.

Grâce à l'aménagement du logiciel effectué dans le courant de l'année, il est désormais possible de réserver les catégories de compartiment suivantes dans les trains et les bateaux qui les offrent: WL-Gran Clase, fauteuil roulant (dans les trains EC à destination de l'Allemagne), TWEN (couchettes sans literie ni accompagnement), voiture panoramique et Jetfoil (hydroptère).

Bagages Service de livraison et d'enlèvement des bagages à domicile (par taxi): ce service offert dans 19 villes a été sollicité 11 278 fois en 1989 (1988: 6933 demandes).

#### *Trafic marchandises*

Les transports de marchandises ont porté en 1989 sur 50,8 millions de tonnes nettes. Cela représente un accroissement de 5,3% par rapport à 1988.

Le trafic au départ et à destination des ports rhénans a atteint 5,6 millions de tonnes (+2,53%), la part des enlèvements par fer ayant été de 5,0 millions de tonnes (90,1%). Les transports de produits sidérurgiques ainsi que de combustibles et carburants liquides ont progressé, tout comme le transit, alors que les transports de charbon, de céréales et de fourrages se sont contractés.

Dans les transports planifiés, les 29 042 trains ont acheminé 28,3 millions de tonnes brutes (+5,2%); cela représente une charge moyenne par train de 975 tonnes brutes (-2,0%). Ce trafic a été alimenté notamment par 9268 trains de feroutage (+19,8%), 5662 trains de combustibles liquides (-6,7%), 2501 trains de grands conteneurs (+35,4%), 2500 trains de gravier (+2,1%), 2182 trains d'automobiles (+12,1%) et 1075 trains de betteraves (+12,3%).

#### **Domaine**

L'année 1989 a été marquée par l'achèvement de divers travaux d'organisation et par la préparation de réalisations futures.

La situation personnelle s'est améliorée. Avec la révision de la classification des fonctions, la structure et l'organisation générale des services du domaine (Dom) ont pu être fixées.

Le produit des biens-fonds s'est inscrit à 156,8 MFr, ce qui dénote un accroissement de 9,1% en une année. Pour la première fois, le résultat a été décompté par IBIS, système informatisé de gestion et d'information des biens-fonds.

Le document «Politique foncière des CFF» fixe les directives pour les activités de l'entreprise dans le secteur immobilier. Par ailleurs, les CFF ont établi, avec la participation de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, un aide-mémoire consacré à l'étude de projets en collaboration avec le chemin de fer, qui sera publié au printemps de 1990. Dans le secteur du financement des investissements, l'on a étudié les possibilités de l'entreprise de trouver à long terme de nouvelles sources de capitaux (par exemple pour le financement de projets). Avec la Confédération, l'on a examiné la possibilité d'octroyer des crédits d'investissement spéciaux pour le financement de projets de commercialisation présentant une rentabilité absolue. De nouveaux outils destinés à une gestion systématique optimale des biens-fonds ont été créés, tels que «LINUS», fichier informatisé des projets. Enfin, un interface important, l'évaluation de la rentabilité, a été mis au point.



#### Exemples de l'activité promotionnelle:

- Début de l'aménagement des locaux d'enseignement de l'informatique en gare de Berne.
- Mandat confié à six architectes d'étudier les possibilités d'accroître les exploitations affermées et d'améliorer les relations piétonnières de la gare voyageurs de Berne.
- Aménagement du palier commerçant «Museumsbahnhof» en gare de Zurich.
- Préparation du concours concernant le bien-fonds «Röntgen», sis dans le périmètre de la gare principale de Zurich.
- Concours organisés à Morges, Cham, Zoug (mise au point), Baden et Rapperswil/SG. A Uster, après la mise au net des idées issues du concours, la demande d'autorisation de construire est imminente. Les biens-fonds des CFF situés dans le périmètre de la gare de marchandises de Berne-Weyermannshaus (Murtenstrasse et Steigerhubelstrasse) ainsi qu'à Thörishaus, Gland, Lucerne/Eichmatt, Olten Hammer, Soleure West, Zurich Altstetten et Goldach ont fait l'objet d'études portant sur la construction d'immeubles et sur les plans d'aménagement.
- Dépôt de la demande de permis de construire pour le futur bâtiment administratif des CFF à Zollikofen.

Suite aux deux augmentations des taux hypothécaires, les loyers ont été adaptés. Dans le secteur de la gestion des biens-fonds, les CFF ont élaboré des contrats uniques, valables dans toute la Suisse, pour les quatre types de location (appartements, locaux à usage commercial, entrepôts et places de stationnement). Par ailleurs, les augmentations des loyers pourront à l'avenir être effectuées moyennant une formule unique, approuvée par 24 cantons. Une conception des commerces dans les gares a été définie. Elle prévoit l'installation, au cours des quatre années à venir, de 25 magasins dans le périmètre de différentes gares. A Stadelhofen, les magasins sont tous loués, alors qu'à la gare principale de Zurich, les tractations sont très avancées. A ce propos, les CFF ont connu quelques problèmes au sujet du statut d'exploitations annexes de ces magasins. Les contrats de nombreux buffets ont été renouvelés. Des améliorations ont notamment pu être réalisées pour les grands établissements de Berne et de Genève grâce à l'adoption de l'affermage selon la formule des murs nus.