

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1979)

Rubrik: Trafic et exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Trafic et exploitation

I. Trafic

Voyageurs

Après une reprise d'activité assez timide durant le premier semestre, l'économie suisse a connu par la suite une forte expansion dans de nombreux secteurs. Le produit national brut effectif, en augmentation de 0,2 pour cent en 1978, a progressé de 0,7 pour cent en 1979. Les transports de voyageurs par fer ont évolué, eux aussi, de façon positive dans l'ensemble. Les CFF ont acheminé au total 205,6 millions de personnes, soit 2,2 millions ou 1,1 pour cent de plus qu'en 1978. Le nombre de voyageurs, qui était en faible mais constante régression depuis 1969, bénéficie dès lors d'une nouvelle impulsion. Les prestations de transport, dont le développement avait été freiné par la récession, ont repris également leur courbe ascendante. Elles ont atteint 8294 millions de voyageurs-kilomètres, dépassant ainsi de 200 millions ou 2,5 pour cent le résultat de 1978.

Divers facteurs ont contribué à la relance des transports de voyageurs par le rail. Tout porte à croire que l'alourdissement des coûts du trafic routier consécutif au renchérissement du carburant ainsi que la recherche d'économies d'hydrocarbures, notamment d'essence, ont aussi joué un rôle. L'avenir dira bientôt si l'on assiste à un véritable tournant dans ce domaine. L'accroissement du nombre de voyageurs et des prestations de transport est d'autant plus remarquable que le parc des automobiles s'est encore renforcé en 1979 de quelque 100 000 véhicules ou 4,8 pour cent, au point que l'on recense désormais une voiture pour 2,9 habitants. Il convient de rappeler par ailleurs que le réseau des routes nationales s'agrandit d'année en année, si bien que la motorisation individuelle bénéficie d'une infrastructure à grande capacité toujours meilleure. Durant l'exercice, le réseau d'autoroutes s'est encore développé (+ 23 km) et compte 1058 kilomètres. D'importants tronçons seront ouverts à la circulation en 1980. Pour sa part, le chemin de fer exploite des lignes construites en majeure partie au siècle dernier en fonction des vitesses pratiquées alors.

Les recettes voyageurs se sont accrues de 3,6 millions de francs ou 0,4 pour cent et ont atteint 836,7 millions. L'évolution fut particulièrement réjouissante dans les ventes d'abonnements touristiques, d'abonnements pour voyages d'affaires et d'abonnements de parcours. En revanche, le produit des voyageurs en groupes a légèrement rétrogradé, en raison de l'âpre concurrence exercée par l'autocar. Les recettes du trafic international ont, elles aussi, un peu diminué.

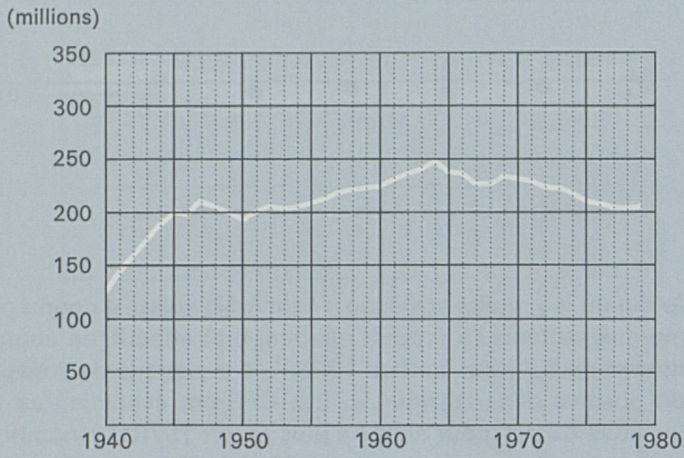
Dans l'ensemble, les produits du service des voyageurs, qui proviennent non seulement des transports de personnes, mais encore de l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées, se montent à 868,2 millions de francs, soit 5,2 millions ou 0,6 pour cent de plus que durant l'exercice précédent. L'apport des bagages, en léger recul, est retombé à 13,3 millions, tandis que les trains d'automobiles accompagnées ont rapporté 18,2 millions de francs, d'où un mieux de 10 pour cent environ.

Marchandises

Après cinq ans de régression, les recettes du mouvement des marchandises (envois postaux compris) ont amorcé un redressement en 1979. Elles sont supérieures de 60 millions de francs ou 6 pour cent à celles de 1978 et s'élèvent à 1034,6 millions, chiffre qui dépasse de façon réjouissante les prévisions du budget.

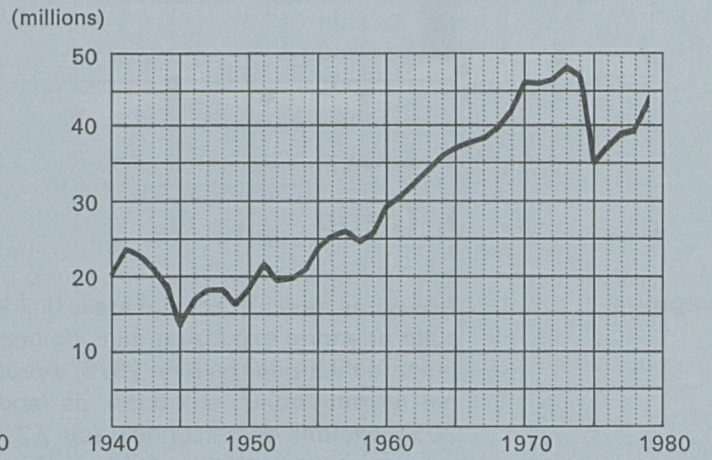
Trafic voyageurs

Voyageurs

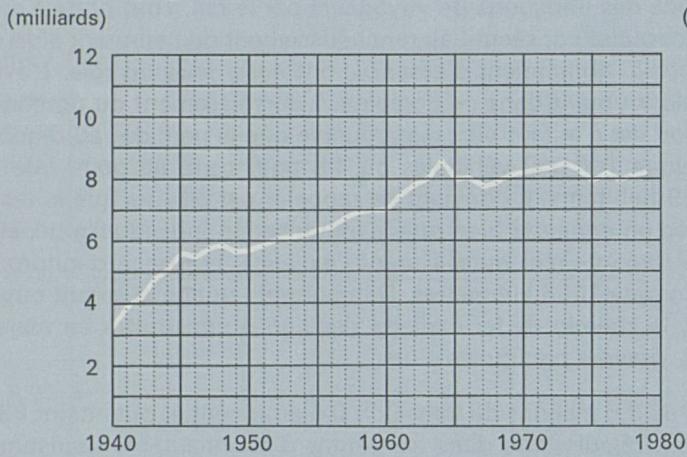


Trafic marchandises

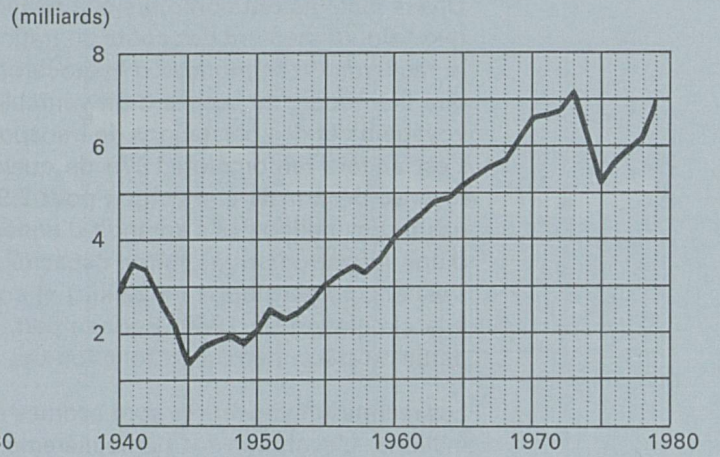
Tonnes



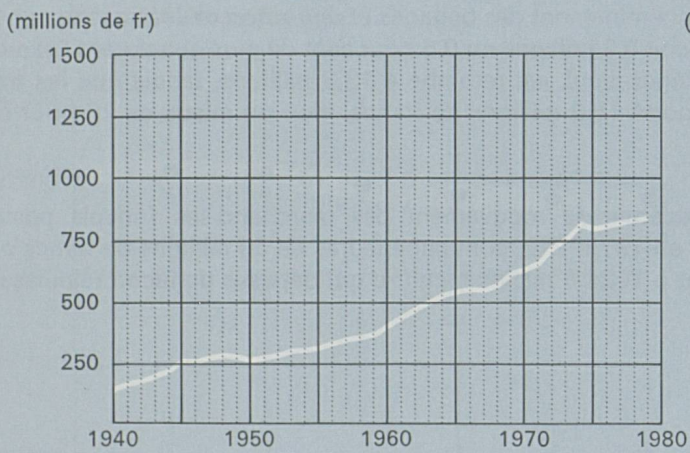
Voyageurs-kilomètres



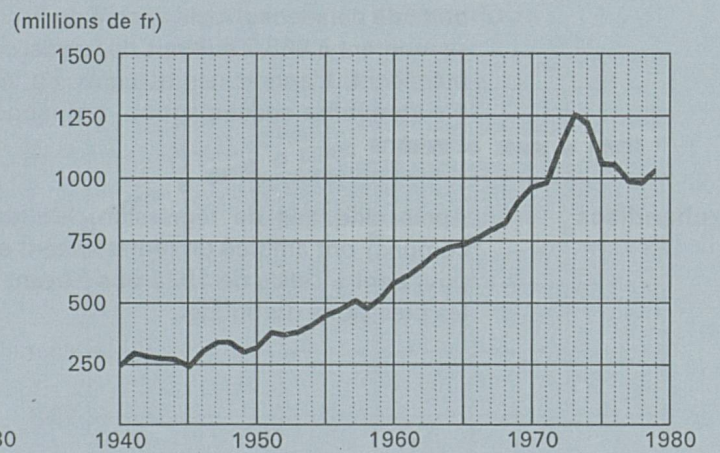
Tonnes-kilomètres



Recettes voyageurs



Recettes marchandises



Les transports par wagons complets se sont accrus de 4,1 millions de tonnes ou 10,6 pour cent et ont procuré quelque 56 millions de francs ou 8 pour cent de rentrées supplémentaires. La contraction du trafic de détail constatée depuis de nombreuses années a pu être enrayée. Les produits de ce secteur sont en augmentation de 8 millions de francs ou 4,6 pour cent, du fait notamment que les relèvements tarifaires du 1^{er} juin 1978 ont porté leurs effets pour la première fois durant tout un exercice. Quant au volume des envois postaux, il est demeuré presque au même niveau, mais les recettes ont diminué de 4,2 millions de francs ou 6,0 pour cent.

Evolution du trafic marchandises par rapport à 1978 et à 1973, année record.

	1973	1978	1979	Variation en %	
	millions de tonnes			1978-1979	1973-1979
Volume des transports	47,64	39,90	43,98	+ 10,2	- 7,7
Wagons complets	45,46	38,51	42,58	+ 10,6	- 6,4
- trafic intérieur	18,28	15,29	16,76	+ 9,6	- 8,3
- importations	13,58	11,30	11,71	+ 3,6	- 13,8
- exportations	2,25	2,23	2,55	+ 14,4	+ 13,3
- transit	11,35	9,69	11,56	+ 19,4	+ 1,9
dont transports combinés	1,06	2,46	3,35	+ 36,1	+ 216,0
Détail	1,83	1,04	1,03	- 0,2	- 43,6
Envois postaux	0,35	0,35	0,37	+ 4,7	+ 6,3

Avec les 42,58 millions de tonnes véhiculées par wagons complets, il s'en faut de 2,9 que le record de 45,46 millions de tonnes soit rejoint. Cet heureux résultat a été obtenu grâce à une conjoncture favorable, peu touchée par les turbulences du marché des produits pétroliers (reprise économique en République fédérale d'Allemagne, stabilisation du franc suisse à un niveau relativement bas, renchérissement assez modéré en Suisse). Toutefois, certaines limites de capacité se sont déjà fait sentir, en particulier dans le transit. Les Chemins de fer italiens de l'Etat notamment ont eu des difficultés à prendre en charge les trains à la frontière. Par ailleurs, les premiers signes de pénurie de wagons sont apparus sur le réseau suisse.

L'accroissement de 2,19 millions de tonnes constaté dans le trafic suisse par wagons complets provient pour 1,47 million de tonnes (+ 9,6%) des transports intérieurs, 0,32 million (+ 14,4%) des exportations et 0,41 million (+ 3,6%) des importations.

Evolution du trafic suisse par wagons complets comparativement à 1978

	Trafic intérieur		Exportations		Importations	
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
Matériaux bruts de construction, gravier	+ 413	+ 18	-	-	+ 58	+ 15
Combustibles et carburants liquides	+ 320	+ 11	-	-	- 264	- 7
Céréales, denrées fourragères, produits alimentaires	+ 203	+ 15	-	-	- 126	- 5
Fers et aciers	+ 135	+ 12	+ 76	+ 19	+ 291	+ 21
Liants	+ 87	+ 3	-	-	-	-
Produits chimiques	-	-	+ 66	+ 23	+ 64	+ 8
Papier, carton	-	-	+ 49	+ 31	-	-
Bois	-	-	+ 43	+ 9	-	-
Engrais	-	-	-	-	+ 58	+ 13
Produits dérivés du pétrole	-	-	-	-	+ 31	+ 19

La forte augmentation des transports de matériaux bruts de construction et des envois de gravier est due pour l'essentiel à la circulation accrue de trains complets nécessités par l'aménagement des routes nationales dans la région de Saint-Gall et de Lucerne (+ 230 000 t), par l'enlèvement des déblais extraits du tunnel du Milchbuck et par la construction d'un vaste centre commercial à Oerlikon (+ 100 000 t). Le développement des transports intérieurs d'hydrocarbures s'explique par le trafic supplémentaire au départ des raffineries du pays, qui a largement supplanté les arrivages par les ports rhénans à la suite des hausses de prix assez sensibles pratiquées sur le marché libre de Rotterdam. Les transports de charbon connaissent eux aussi un renouveau. L'évolution de la situation dans le secteur des produits pétroliers a également favorisé la relance remarquable des importations par fer de produits chimiques de base, d'engrais et de dérivés du pétrole, qui semblent avoir été stockés en prévision des fortes majorations de prix auxquelles il faut s'attendre. Comme dans l'exemple des hydrocarbures, les courants de trafic se sont modifiés dans les transports de denrées alimentaires, du fait que les minoteries ont été engagées à couvrir leurs besoins en s'approvisionnant davantage aux entrepôts du pays.

La capacité du parc des véhicules utilitaires routiers s'est accrue de 5 pour cent. Le plus clair des nouvelles immatriculations a porté sur les camions de fort tonnage (+ 37% dans la catégorie des véhicules de plus de 19 t). Il n'est donc pas étonnant que les CFF ne soient pas parvenus à sauvegarder leurs parts de marché dans certains secteurs, malgré l'essor impétueux du trafic, la stabilité des tarifs ferroviaires et le léger relèvement de prix des transports routiers. C'est ainsi qu'entre 1978 et 1979, les pourcentages des parts CFF ont rétrogradé de 51,7 à 51,5 dans le secteur du ciment, de 53,1 à 52,4 dans les importations et de 52,2 à 51,7 dans les exportations.

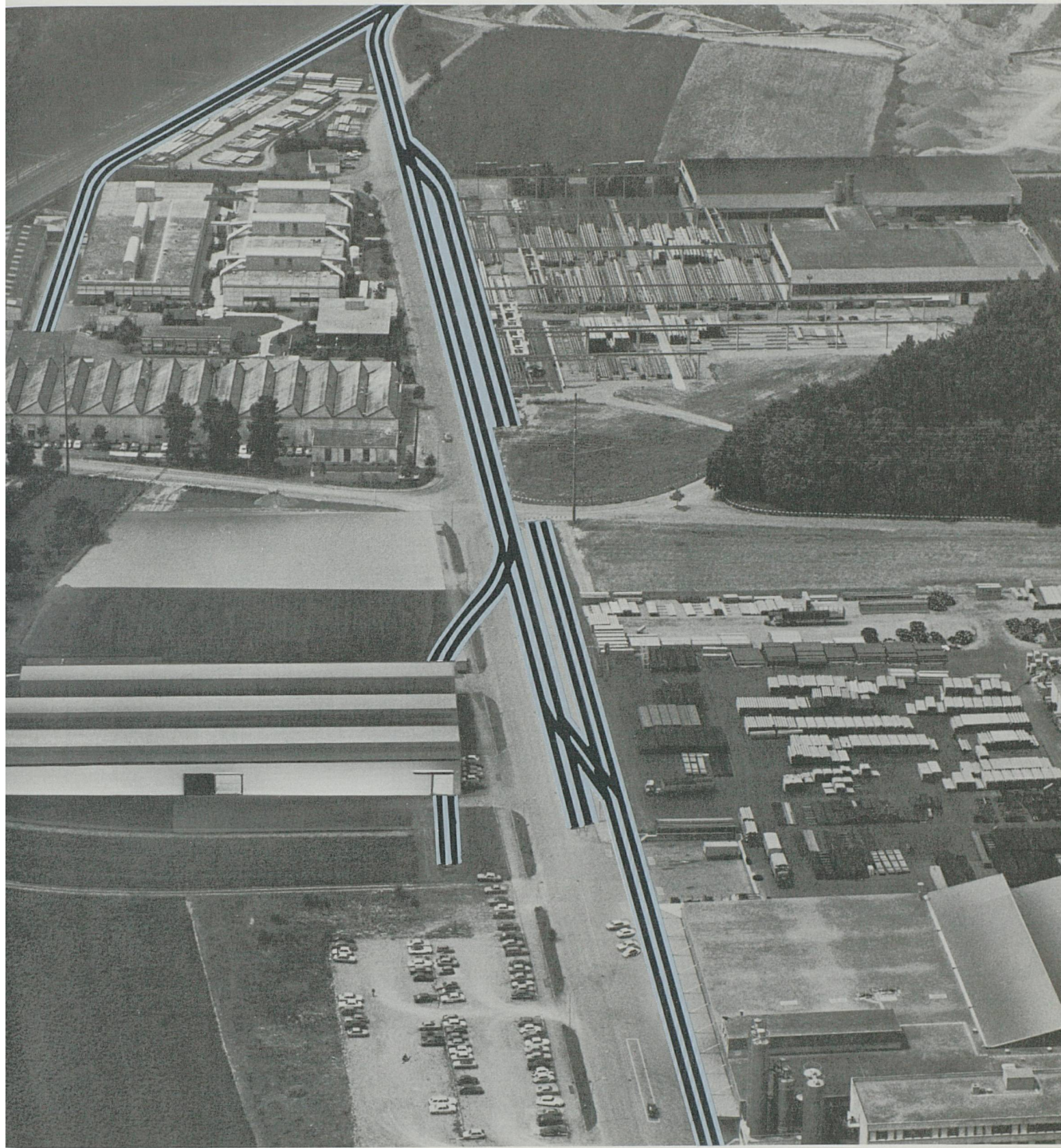
Contre toute attente, le transit s'est considérablement développé au cours de l'année dernière. Il a progressé en effet de 1,87 million de tonnes ou 19,4 pour cent et passé de 9,69 à 11,56 millions, pour rejoindre le chiffre record de 1971. La cause principale de cette expansion est due au fait que la production industrielle au sein des Communautés européennes a fait un bond de 4 pour cent, soit nettement mieux qu'en 1978 (+ 2,4%) et 1977 (+ 2,2%). Les échanges commerciaux intracommunautaires furent très animés. En Italie, où le renchérissement annuel a atteint 15 pour cent, on assiste à un véritable boom des importations.

Si l'on considère à la fois l'explosion de la demande globale de transports, le degré d'utilisation déjà très élevé des lignes de contournement du Brenner et de Modane ainsi que la forte mise à contribution du camion et du bateau, il semble que les CFF et le BLS auraient dû améliorer davantage leur part de trafic. Toutefois, l'offre de trains des Chemins de fer italiens de l'Etat (FS) ne permettait pas de faire face dans une mesure suffisante à l'augmentation de la demande, malgré les dispositions prises par les FS (suppression de 850 trains voyageurs pour libérer du personnel et des locomotives au profit du trafic marchandises). Dès lors, les jours d'immobilisation des convois ont presque triplé en un an. La disparité des courants de transit – le mouvement nord-sud est très supérieur au mouvement sud-nord – s'est encore accentuée l'an passé. C'est ainsi que les transports en provenance de la République fédérale d'Allemagne à destination de l'Italie se sont accrus de 0,8 million de tonnes ou 30 pour cent, tandis qu'ils ont fléchi de 0,01 million de tonnes ou un pour cent dans le sens contraire.

Le transit Vallorbe-Iselle a atteint en 1979 le volume encore inégalé de 0,75 million de tonnes (1978: 0,31 million). Les difficultés d'exploitation sur la ligne française de Modane ont certes

Embranchements particuliers sur le réseau des CFF

Nombreux sont les avantages dont bénéficient les entreprises raccordées au rail. Le réseau ferré suisse et européen compte des milliers d'embranchés, entre lesquels toute marchandise peut être transportée de porte à porte, par wagons complets. Ce système garantit un mode d'acheminement particulièrement sûr et indépendant. Souvent, les produits prêts à l'expédition passent directement dans les wagons, sans entreposage intermédiaire. Pour charger ou décharger un wagon, le client dispose de huit heures ouvrables, durant lesquelles aucune taxe n'est perçue. Il peut dès lors prendre ses dispositions en fonction des besoins internes de son établissement.





contribué à ce résultat. Dans la direction sud-nord, le mouvement demeure négligeable et se chiffre par 0,014 million de tonnes, de sorte que l'écart entre ces deux courants s'élargit aussi sur l'artère du Simplon. Quand les conditions d'exploitation seront redevenues normales sur la ligne de Modane, après l'achèvement des travaux de modernisation (1982), le transit entre Vallorbe et Iselle perdra une partie de son trafic supplémentaire.

Les transports combinés (grands conteneurs et ferroutage) ont fait une fois de plus un bond en avant l'an passé et ont fourni près de la moitié des transports supplémentaires dans le transit. Le trafic par grands conteneurs s'est accru de 0,7 million de tonnes brutes ou 48 pour cent, dépassant quelque peu le cap des deux millions. Mis à part l'essor remarquable des transports de lait et l'apport des conteneurs provenant des relations maritimes établies entre l'Orient et Venise, la progression est due à la multiplication des expéditions au départ du terminal de Fiorenzuolo, près de la frontière suisse.

Le ferroutage s'est amélioré de 0,2 million de tonnes brutes ou 21 pour cent, au point d'atteindre 1,3 million de tonnes. Alors que ce système combiné a stagné sur le court tronçon Altdorf-Cadenazzo et modestement augmenté entre Bâle et Lugano (+0,03 million de t brutes), le trafic international a fait à lui seul un saut de 0,2 million de tonnes brutes ou 43 pour cent. Il importe de relever ici que le parcours suisse est devenu plus compétitif à la faveur de la stabilisation du franc suisse et de l'alourdissement des prix du camion consécutif au renchérissement du carburant. Ainsi, fort heureusement, l'avance s'est manifestée dans les transports qui, du point de vue de la gestion d'entreprise, sont les plus intéressants pour le rail et ceux qui délestent le mieux le trafic routier. Cependant, les CFF ont tout lieu de craindre que l'ouverture en automne 1980 du tunnel routier du Saint-Gothard n'entrave très sensiblement cette heureuse évolution et ne provoque dans l'ensemble des pertes de recettes substantielles dans le transit. Les mesures réalisables au niveau de l'entreprise, à savoir le développement d'une offre de ferroutage rationnelle (voir « Conception 1984 du ferroutage », p. 22) sont en cours d'application.

II. Tarifs et ventes

Voyageurs

La possibilité d'émettre des abonnements de parcours directs pour courses journalières entre les gares des CFF et certaines gares d'entreprises concessionnaires a été considérablement étendue. Les navetteurs profitent ainsi non seulement d'une simplification lorsqu'il achètent leur titre de transport, mais aussi d'une réduction de prix appréciable. De plus, les abonnements d'écoliers et d'apprentis peuvent désormais être établis pour n'importe quel trajet et non plus uniquement entre le lieu de domicile et celui des études ou de l'apprentissage.

L'abonnement Inter-Rail, créé en 1972 pour les jeunes, a suscité un vif intérêt. Valable un mois, il donne droit à des billets à demi-tarif dans le pays d'origine et à la libre circulation dans vingt autres pays participants. L'âge maximal ayant été relevé de 23 à 26 ans, 14 000 abonnements ont été vendus en Suisse au cours de l'exercice, soit 13 pour cent de plus que l'année précédente. A titre d'essai, une facilité analogue existe depuis le mois de mars 1979 pour les personnes âgées de plus de 65 ans. Toutefois, le résultat est encore modeste.

Afin que l'offre du chemin de fer soit mieux connue de la clientèle, l'assortiment des horaires intervalles distribués gratuitement a été fortement élargi. Ils sont édités pour 51 villes et diffusés en 1,4 million d'exemplaires.

Comme par le passé, les ententes destinées à promouvoir certains trafics organisés ont eu des effets positifs. Ainsi, les organisations de voyages Wasteels et CIT, qui s'occupent des transports de

Route moins encombrée grâce au ferroutage

travailleurs étrangers depuis des années, ont enregistré au cours de l'exercice 386 000 voyageurs en transit par trains réguliers ou spéciaux. Grâce à une prospection renforcée et aux soins attentifs qu'elles prodiguent à leurs clients en cours de route, ces organisations ont réussi à conserver leur volume de trafic malgré la forte activité concurrentielle déployée par l'automobile, l'autocar et l'avion. Ayant intensifié leur publicité et bien orienté leur démarchage en 1979, les organisations de vente et de distribution Transalpino et Eurotrain, spécialistes en matière de voyages pour les jeunes, ont vendu 210 000 billets de transit (+ 10%) et 100 000 titres de transport à destination ou au départ de la Suisse (+ 20%); tous ces déplacements se sont faits par les trains réguliers. Intersoc et le Club Méditerranée, qui concentrent leur activité sur les trains spéciaux, ont marqué tous deux un recul de 4 pour cent avec respectivement 182 000 et 55 000 voyageurs à destination et en provenance de la Suisse. Cela s'inscrit dans les limites de la régression générale des transports de vacanciers vers notre pays au cours de l'an dernier.

Le 1^{er} décembre 1979, les entreprises de transport participant au trafic direct suisse des bagages ont adopté la tarification à la pièce. Quelle que soit la distance, une taxe unitaire est perçue jusqu'à une certaine limite de poids. Le prix normal est de 5 francs par colis et par tranche de 30 kilos; pour certains objets tels que les voitures d'enfant et les skis, il est réduit de moitié. Pour les personnes qui ne possèdent pas de titre de transport et ne bénéficient donc pas de ce tarif avantageux, la taxe est majorée de 100 pour cent. Les simplifications voulues par ce nouveau système ne prendront pleinement effet que le 1^{er} mai 1980, lorsque les nouveaux documents d'expédition seront mis en circulation et que les numéros d'acheminement pour bagages entreront en vigueur.

A titre d'essai, les bagages emportés par les passagers des avions peuvent être enregistrés dans quelques gares directement pour l'aéroport de destination du voyageur (voir p. 11).

De grandes campagnes publicitaires ont été lancées pour le trafic des sports d'hiver, pour la diffusion de l'offre d'horaires (slogan «A portée de train»), pour la navigation sur le lac de Constance (« Dans le vent du large») et pour l'abonnement pour demi-billets avec cartes journalières (proposition s'adressant aux personnes qui ne partent pas en vacances).

Marchandises

Au début de l'exercice, le marché fut caractérisé par un accroissement de la demande de transport, alors que la pression de la concurrence continuait de se faire sentir. De meilleurs débouchés apparurent cependant au cours des quatre derniers mois, grâce à la stabilisation du franc suisse, aux relèvements tarifaires des réseaux étrangers et à l'alourdissement des coûts du camion sous l'effet du renchérissement du carburant, ce qui ne manqua pas d'atténuer quelque peu l'âpreté de la compétition entre transporteurs. Le renforcement de l'appareil de vente dans les arrondissements a permis d'intensifier la prospection.

Par un démarchage conforme aux objectifs sectoriels, l'entreprise est parvenue à mieux orienter ses ventes en fonction des données de la productivité et des besoins du marché. Dans l'ensemble, les résultats ont dépassé les prévisions. Parallèlement à la croissance économique, le chemin de fer a développé ses parts dans les secteurs tels que les fruits et légumes, les denrées alimentaires, les engrais, les produits chimiques, le papier et le bois, le verre, les textiles, les produits sidérurgiques, les matériaux de construction et les liants ainsi que les combustibles solides. Dans les autres catégories de marchandises, dont les taux d'expansion étaient généralement en régression, comme les céréales et les denrées fourragères, les machines, les ouvrages en pierre ou en argile et les combustibles liquides, le rail a réussi à conserver ses parts du marché.

Une attention et un soin particuliers ont été voués aux problèmes des voies de raccordement. Le rattachement d'une exploitation industrielle au réseau ferré est le plus sûr moyen de maintenir et de développer le trafic par wagons complets. La campagne lancée au printemps de 1979 en faveur de la construction d'embranchements privés sera poursuivie en 1980.

Le trafic de détail ayant beaucoup diminué ces dernières années, les études approfondies visant à résoudre le plus économiquement possible le problème d'acheminement de ces envois ont été

menées à bonne fin. Il est apparu que la fusion des régimes petite vitesse et messageries dans un même système de transport était irréalisable dans les circonstances actuelles, parce que la restructuration envisagée, portant sur un million de tonnes d'envois de détail, serait pratiquement impossible et que la perte de recettes résultant de la suppression des messageries ne pourrait pas être compensée par des réductions des coûts. Ces deux offres seront donc maintenues pour l'instant. En revanche, une autre forme de réorganisation est en cours. Elle consiste pour l'essentiel à supprimer le service des envois de détail dans une cinquantaine de gares à faible trafic, les expéditeurs ayant toujours la possibilité de confier leurs colis aux gares voisines. De plus, huit centres de transbordement sur 40 cesseront leur activité à partir du changement d'horaire de 1980; ils continueront néanmoins d'assurer le trafic local. Enfin, l'horaire des messageries sera réduit, mais il garantira une desserte quotidienne au moins, tant pour les arrivages que pour les expéditions.

III. Exploitation

Dans les transports de voyageurs, les trains-kilomètres parcourus chaque jour ont passé de 177 224 à 178 592 d'un exercice à l'autre (+ 0,77%), surtout en raison de l'amélioration de l'offre des trains directs. Pour faire face aux pointes de trafic et répondre aux demandes particulières, il a fallu mettre en marche 10 669 convois spéciaux et dédoublements (3758 en régime international et 6911 en service intérieur), contre 9879 un an plus tôt (3673 et 6206 respectivement).

La modernisation d'installations de gare et le perfectionnement de quelques tronçons de la pleine voie ont permis de relever légèrement la vitesse commerciale sur divers parcours. Les trains suivants se distinguent dans ce domaine:

Les trains les plus rapides des CFF sur certains parcours

Train	Parcours	Distance km	Durée du voyage		Nombre d'arrêts intermédiaires	Vitesse commerciale km/h
			h	min		
TEE 25 Lemano	Genève-Brigue	206	1	55	1	107
109 (*)	Genève-Zurich	279	3	08	3	89
104 (*)	Zurich-Berne	122	1	22	0	88
266	Saint-Gall-Zurich	84	0	59	1	85
274	Coire-Zurich	117	1	24	2	84
421	Chiasso-Bâle	321	4	24	3	73

(*) Plusieurs trains avec la même vitesse commerciale

Les vitesses ne peuvent être augmentées que dans des limites relativement étroites, car le réseau ferré a été construit en majeure partie au siècle dernier et les courbes interdisent l'application des techniques modernes du chemin de fer. Seul l'aménagement de lignes nouvelles autoriserait des vitesses commerciales sensiblement plus élevées.

Le centre de réservation électronique des CFF a traité 1 763 000 places assises, places couchettes et places-lits, soit 39 000 ou 2,3 pour cent de plus qu'un an auparavant, ce qui constitue un nouveau record. En Suisse, 41 gares et 27 agences de voyages disposent d'un pupitre relié directement à l'ordinateur central CFF à Berne, de sorte que la clientèle peut obtenir très rapidement ses titres de réservation.

La loi réglementant l'heure en Suisse, qui fut soumise aux Chambres lors de leur session de décembre, aurait donné la compétence au Conseil fédéral d'introduire l'heure d'été à partir de 1980 et de s'aligner ainsi sur les décisions prises déjà dans ce sens par tous les pays limitrophes et bon



nombre d'Etats étrangers. Le Conseil national a renvoyé toutefois le projet de loi à la commission préparatoire, pour un examen approfondi. La réglementation actuelle demeurera donc en vigueur en 1980. Du fait que les montres seront en avance d'une heure sur les réseaux voisins entre le 6 avril et le 27 septembre prochains, les trains internationaux en partance ou à destination de la Suisse circuleront plus tôt. Sans une adaptation des horaires de notre pays, les convois étrangers seraient immobilisés 60 minutes à la frontière et les correspondances rompues. Afin d'éviter autant que possible une détérioration de l'offre et des difficultés d'exploitation, il a fallu modifier les marches de 1690 trains au total (près du tiers des circulations), plus précisément 360 directs, 470 trains régionaux et 860 convois marchandises. Cela n'a malheureusement pas empêché certaines incidences fâcheuses sur la qualité de l'offre.

En raison des multiples changements intervenant le 6 avril 1980, l'indicateur officiel et les horaires d'hiver privés (valables initialement jusqu'au 31 mai 1980) seront prématurément abrogés à cette date. Les services d'automobiles postales et les indications tarifaires de portée générale demeureront néanmoins valables. L'horaire d'hiver sera remplacé du 6 avril au 31 mai 1980 par un indicateur transitoire. De nombreux autres documents seront réédités, tels les horaires de service du personnel roulant, les plans de formation des trains ainsi que les tableaux d'arrivées et de départs de trains dans les gares. Le manque de temps et de personnel ne permet plus la mise à jour de certaines autres publications, telles que les horaires-affiches et les dépliants pour les relations intervilles. Les particularités de l'horaire pourront être prises en considération dans l'indicateur d'été publié pour le 1^{er} juin 1980. En tout état de cause, les CFF s'efforcent de résoudre au mieux les problèmes posés par l'isolement de la Suisse face à l'heure d'été, mais les frais en personnel et en matériel sont très élevés.

Outre ces remaniements imposés par le décalage de l'heure, il a fallu achever les préparatifs en vue de l'ouverture, le 1^{er} juin 1980, de la ligne de Zurich-aéroport et poursuivre les travaux considérables nécessités par la nouvelle conception du trafic voyageurs, prévue pour 1982 (voir p. 21).

Les efforts conjoints de Swissair et des CFF visant la création d'une chaîne de transport directe train-avion pour l'acheminement des bagages ont abouti. Il a été décidé d'un commun accord de tenter une série d'essais. Ceux-ci ont débuté le 1^{er} juin, avec les gares de Lucerne et d'Engelberg. Le 1^{er} décembre, l'expérience a été étendue à Grindelwald, Interlaken, Mürren, Wengen ainsi qu'à Arosa, Coire, Davos Dorf, Davos Platz et Saint-Moritz. Grâce à cette innovation, les passagers d'avion peuvent, au départ de ces gares, faire enregistrer leurs bagages directement pour l'aéroport étranger (New York, p. ex.). Du fait que les envois ne doivent plus être remis au transport une seconde fois entre le train et l'avion, le voyageur n'a plus à se soucier de ses bagages à l'aéroport. Les mesures de sécurité prescrites dans le trafic aérien sont respectées. L'essai a déjà permis de constater que le public appréciait beaucoup la nouvelle offre. Avec l'ouverture de la ligne de l'aéroport, le 1^{er} juin 1980, huit autres gares pourront expédier des bagages train-avion. En se fondant sur les résultats obtenus, il sera alors possible de statuer sur l'adoption définitive de la formule. Une centaine de gares des CFF et des entreprises de transport concessionnaires pourraient entrer en ligne de compte pour ce système d'expédition.

Quant au trafic marchandises, il est resté fluide dans l'ensemble, bien que la demande ait été sensiblement plus étoffée que l'année précédente. Des difficultés ont cependant surgi dans les mouvements à destination de l'Italie, à telle enseigne que les quotas de chargement ont dû être réduits temporairement, parfois de façon draconienne. En dépit de ces mesures restrictives prises à l'encontre des échanges internationaux et qui nuisent malheureusement à la mise à profit de la capacité de transport, il fut possible d'accroître le trafic sur les deux traversées alpines du Saint-Gothard et du Simplon. Sur la première nommée, l'augmentation s'est chiffrée à 1 878 800 tonnes brutes ou 7,3 pour cent d'une année à l'autre. Pour l'artère du Simplon, toute comparaison serait inexacte, car la ligne a été interrompue jusqu'en mai 1978 sur le tronçon italien. Le ferroutage et les

envois de conteneurs assurés presque exclusivement par trains complets entre les Pays-Bas et l'Allemagne, d'une part, et l'Italie, d'autre part, ont bénéficié d'un essor tout particulier.

Du fait de l'accroissement de trafic enregistré au cours du second semestre, les commandes de wagons furent très fournies. Cette situation, aggravée par le ralentissement de la rotation du matériel roulant (notamment dans le trafic vers l'Italie) et l'impossibilité pour les réseaux étrangers de céder des véhicules supplémentaires, n'a pas manqué de créer certaines difficultés. Par moments, les commandes ne pouvaient plus être toujours satisfaites dans les délais. Il a fallu prendre des mesures exceptionnelles, lors de la répartition des wagons spéciaux à déchargement par gravité, pour faire face à l'afflux considérable des importations de charbon. En effet, dans certaines branches industrielles, le charbon supplante de plus en plus les produits pétroliers. Plusieurs solutions sont donc à l'étude, afin que la mise en place d'autres véhicules à déchargement par gravité soit garantie le plus tôt possible.

L'Union internationale des wagons (Union RIV) et l'Union internationale des voitures et fourgons (Union RIC), qui ont été créées en 1921 et dont la gérance a toujours été assurée par les CFF, ont été dissoutes avec effet au 31 décembre 1979. A partir du 1^{er} janvier 1980, conformément à l'objectif que s'est fixé l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), toutes les questions relatives à l'échange des wagons à marchandises et aux voitures à voyageurs seront traitées au sein de cet organisme.