

Trafic et production

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1980)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Trafic et production

Evolution générale de l'économie

I. Marché

La reprise économique amorcée en 1978 après la stabilisation du cours du franc s'est accentuée pendant les six premiers mois de l'exercice, puis s'est affaiblie quelque peu durant le second semestre sous l'effet du ralentissement conjoncturel constaté partout dans le monde. Par rapport à l'année précédente, les principaux indicateurs de l'économie nationale ont néanmoins évolué de façon favorable. Parmi les événements qui ont marqué l'évolution générale, il convient de mentionner le fort excédent de la demande sur le marché de l'emploi, le net accroissement, en francs constants, des importations – et la détérioration très rapide de la balance commerciale qui en est résultée – ainsi que la poussée du renchérissement apparue vers la fin de l'année. En termes de statistique, cette évolution a provoqué une expansion de 2,9 pour cent du produit national brut effectif, taux sensiblement supérieur à celui de 2,5 pour cent enregistré un an auparavant. Comme en 1979 déjà, les plus fortes impulsions sont venues du secteur des investissements et en particulier de la construction locative par des capitaux privés et de l'acquisition de biens d'équipement. La relance de l'activité dans le bâtiment au cours du premier semestre a provoqué une légère augmentation de la main-d'œuvre étrangère. Par ailleurs, l'excédent de la demande sur le marché de l'emploi a contribué de façon prédominante au gonflement des dépenses d'équipements, qui à leur tour ont considérablement stimulé les achats à l'étranger.

Cette évolution, conjuguée avec une orientation marquée vers les biens de consommation, s'est traduite par des taux d'expansion remarquables sur le plan des importations et par un déficit record du commerce extérieur. La propension marquée à la consommation se reflète dans le chiffre d'affaires du commerce de détail, en progrès de 7,3 pour cent.

Les prix à la consommation ont augmenté de 4,0 pour cent en moyenne l'an passé, contre 3,6 pour cent en 1979. En plus de la hausse du coût de la vie dans notre pays, imputable pour l'essentiel à une consommation accrue, la pression persistante de la dévaluation exercée sur le franc suisse face au dollar a favorisé la pénétration de taux d'inflation élevés. Cela apparaît en particulier dans l'indice des prix de gros, qui ont progressé de 5,1 pour cent en moyenne (1979: + 3,8%).

Energie

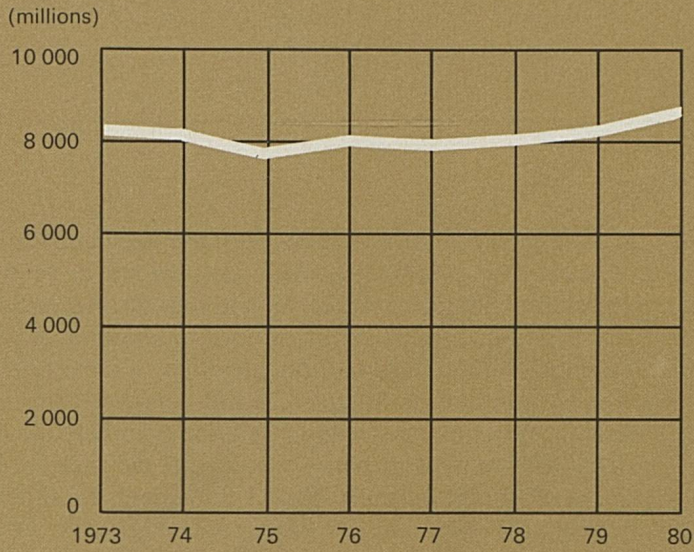
En raison des multiples mesures d'économies d'énergie, la consommation d'électricité s'est amplifiée de 2,9 pour cent durant l'année hydrographique 1979/80, soit moins que l'année précédente (+ 3,8%). Les hausses massives du prix du pétrole intervenues en 1979 et les économies d'énergie qui suivirent eurent des effets encore plus sensibles sur les ventes en gros des principaux produits pétroliers, qui se sont contractées de 0,3 pour cent. La consommation de mazout a fléchi de 3,6 pour cent par suite de la forte baisse de consommation d'huile lourde pour la production thermique d'électricité et la fabrication de ciment, alors qu'une progression est apparue dans les ventes d'essence (+ 5,8%), d'huile diesel (+ 11,4%) et de kérosène (+ 1,6%).

La consommation de gaz naturel s'est nettement développée avec le raccordement de nouvelles régions au réseau d'alimentation, notamment pour le chauffage et les traitements industriels. La tendance à remplacer les combustibles liquides par le charbon, à la suite des hausses du pétrole, s'est maintenue en 1980.

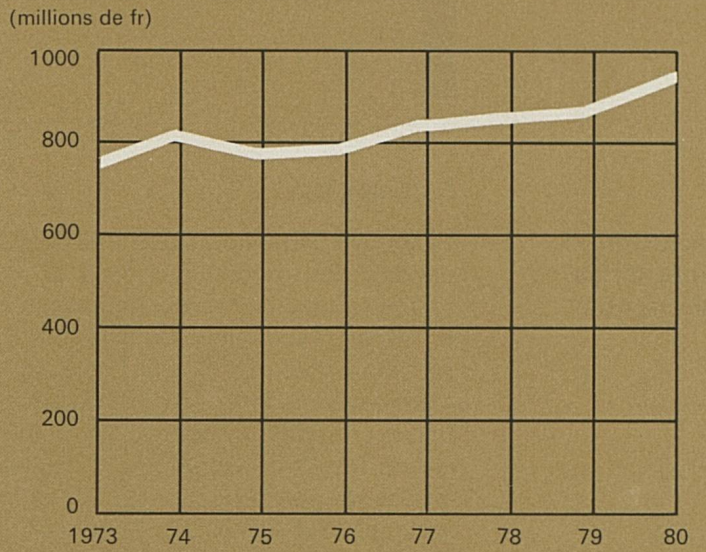
Ferroutage

Le rail se met au service de la route. Même le chargement de lourdes semi-remorques ne pose pas de problèmes.

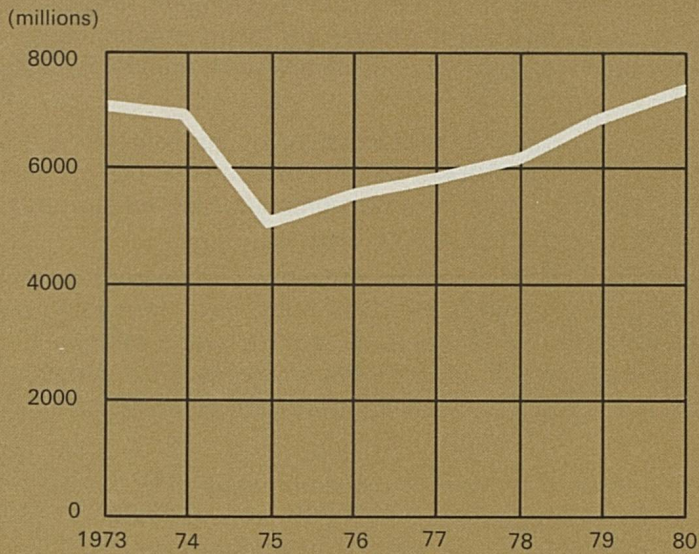
Trafic voyageurs (v-km)



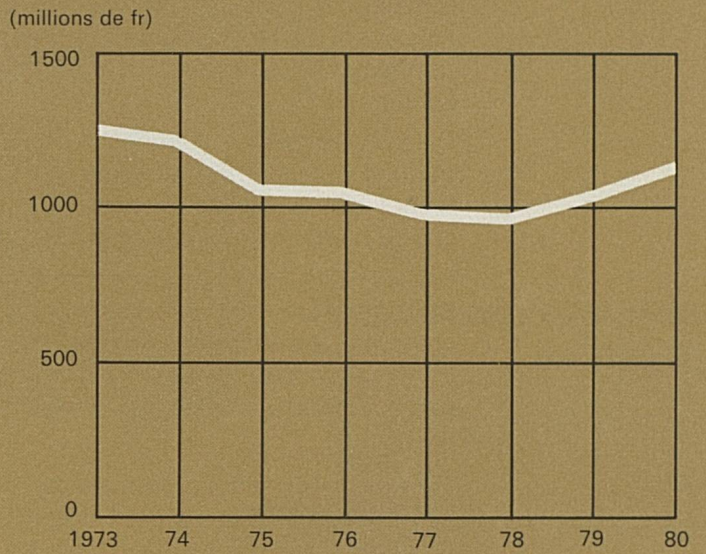
Recettes voyageurs



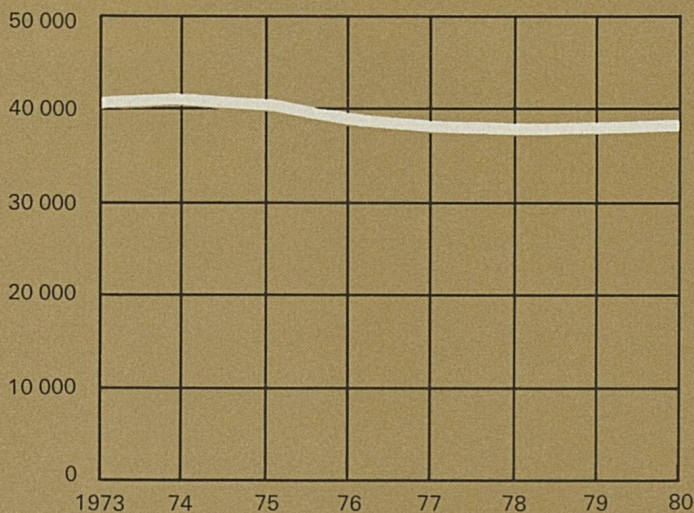
Trafic marchandises (t-km)



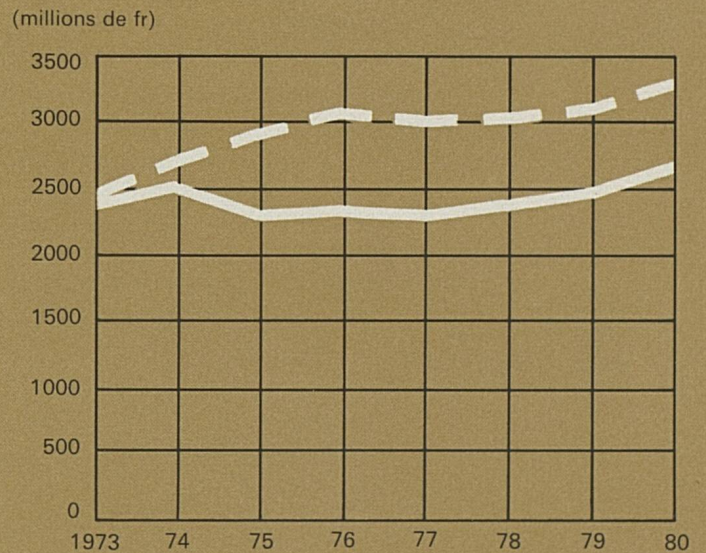
Recettes marchandises



Effectif du personnel



Total des charges et des produits



Trafic

Le réseau des routes nationales a passé de 1057,8 km à 1170,6 km d'une année à l'autre (+ 10,7%). La N 2 a bénéficié du plus fort développement, grâce à l'ouverture des tunnels du Saint-Gothard et du Seelisberg. Les tronçons restant à construire ont ainsi diminué de 778,2 km à 665,4 km. Le réseau suisse d'autoroutes est aménagé désormais à 63,8 pour cent.

Le parc des automobiles et des limousines commerciales s'est renforcé de 4,3 pour cent, pour atteindre 2 252 690 véhicules (1979: 2 160 224). Le nombre des immatriculations (280 453) s'est maintenu au niveau de celui de l'année précédente dans ce secteur. En revanche, celui des voitures de livraison et des camions nouvellement mis en circulation a augmenté de 16,1 pour cent, la progression la plus marquée étant celle des véhicules utilitaires de deux tonnes et moins.

Sous l'effet des relèvements tarifaires consécutifs au renchérissement du carburant, le trafic aérien suisse n'a bénéficié que de faibles taux de croissance. Il a même fléchi sur certaines liaisons. C'est ainsi que le nombre de passagers d'avion a progressé d'une année à l'autre de 1 pour cent à Zurich, alors que la clientèle a diminué de 3,0 pour cent à Genève et de 1,0 pour cent à Bâle. En outre, dans l'ensemble, le trafic à courte distance en Europe tend vers une certaine stagnation au profit des transports à moyenne et grande distances. En revanche, le rythme d'expansion est remarquable pour le trafic de ligne sur des relations secondaires – encore peu développées – assurées par des appareils de faible capacité. Ces liaisons sont souvent en concurrence avec les voies de communication ferroviaires.

Le tourisme en Suisse a également évolué de manière favorable en 1980 et il a atteint un nouveau record. Les nuitées sont en hausse de 12,5 pour cent dans l'ensemble. Le nombre d'hôtes indigènes a augmenté en effet de 6 pour cent et celui des étrangers a fait quant à lui un bond en avant de 20 pour cent. L'impulsion remarquable donnée par les touristes étrangers provient principalement de l'expansion de la demande en provenance de l'Allemagne, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Cet afflux s'explique notamment par la baisse du franc suisse après la hausse excessive de 1978, par l'attention accrue accordée au rapport qualité-prix, par la position centrale du pays que le renchérissement du carburant a mis en évidence et par les efforts de l'Office national suisse du tourisme sur le plan de la publicité.

II. Transports de voyageurs

Evolution

En 1980, les CFF ont transporté 216,3 millions de voyageurs, soit 10,7 millions ou 5,2 pour cent de plus qu'un an auparavant. Le revirement amorcé en 1979 s'est donc confirmé. En effet, après s'être contracté de façon continue dès 1969, le nombre de personnes acheminées a repris sa courbe ascendante en 1979 et le volume enregistré en 1980 rejoint presque celui de 1974. Malgré le relèvement des tarifs à fin octobre dernier, la progression ne s'est pas démentie en novembre et décembre. Mises à part les automobiles accompagnées, tous les secteurs enregistrent un regain d'activité. Pour la première fois depuis 1969, une reprise s'est même manifestée dans les transports de navetteurs. Quant à la part des voyageurs de 1^{re} classe, qui ne cessait de s'amenuiser au fil des ans, elle s'est également améliorée durant l'exercice.

Les transports à destination de l'Exposition d'horticulture et de paysagisme à Bâle («Grün 80»), ouverte du 12 avril au 12 octobre 1980, ont marqué tout particulièrement le trafic voyageurs. Sur les 3,6 millions de visiteurs, 676 000 ou 20 pour cent se sont déplacés en train. Ce résultat réjouissant a été obtenu notamment par la qualité de l'offre de transport – de nombreux trains spéciaux desservaient directement l'exposition – et par les facilités tarifaires.

Les prestations de trafic ont atteint le chiffre encore inégalé de 9179 millions de voyageurs-kilomètres, dépassant ainsi l'ancien record (8507 millions) réalisé en 1964, année de l'Exposition



nationale. L'accroissement est de 885 millions ou 10,7 pour cent comparativement à 1979. Certains indices donnent à penser que cette heureuse évolution ne reflète pas uniquement la situation conjoncturelle, mais dénote aussi la prise de conscience de l'environnement et un examen plus critique des coûts de transport, à la suite de la hausse de l'essence.

Un service connu au delà des frontières a été supprimé durant l'exercice: l'acheminement des automobiles accompagnées à travers le tunnel du Saint-Gothard. Cette offre, proposée depuis de nombreuses années, a été définitivement suspendue le 5 septembre 1980, au moment de l'ouverture du tunnel routier aménagé parallèlement à celui du chemin de fer. Près d'un demi-million d'automobiles étaient transportées par le tunnel ferroviaire les années de fort trafic. Les premiers convois, peu importants, remontent à 1923. En 1937, le chemin de fer enregistrait 9624 voitures (sans les camions ni les motocyclettes). Ce chiffre passait à 50 454 en 1951. Avec le développement de la motorisation individuelle, le trafic n'a cessé de s'affermir et un record fut atteint en 1967 avec le chargement de 555 872 automobiles. Les transports ont alors fortement rétrogradé à la suite de l'ouverture du tunnel routier du San Bernardino, pour atteindre 408 143 unités en 1979 et 355 359 en 1980 (jusqu'au début de septembre). Entre 1923 et 1980, les CFF auront ainsi transporté 9,4 millions de véhicules routiers sur cette «chaussée roulante».

Produits

Les produits des transports de voyageurs se sont élevés à 911,1 millions de francs, ce qui représente un mieux de 74,4 millions ou 8,9 pour cent comparativement à l'année précédente. Le relèvement tarifaire de fin octobre 1980, qui n'a porté que sur deux mois de l'exercice, n'a pas eu de fortes répercussions financières. Les recettes sont néanmoins en hausse dans tous les secteurs. L'évolution fut particulièrement satisfaisante dans les voyages de groupes en Suisse (+ 9,1%), où l'on enregistrait encore un léger fléchissement un an plus tôt. La progression fut supérieure à la moyenne dans les ventes d'abonnements destinés aux touristes et aux hommes d'affaires (+ 17,6%) et en particulier dans celles des abonnements généraux (+ 16%) et des cartes journalières, dont l'amélioration fut remarquable (+ 43%). L'augmentation de 13,1 pour cent réalisée dans les titres de transports internationaux est due avant tout à la relance du trafic étranger-Suisse.

L'ensemble des recettes voyageurs, qui proviennent non seulement des transports de personnes, mais aussi de l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées, se montent à 942,5 millions de francs, soit 74,3 millions ou 8,6 pour cent de plus que durant l'exercice antérieur. Seules les rentrées procurées par les transports d'automobiles accompagnées ont régressé du fait de la suppression de ce service au Saint-Gothard, lors de l'ouverture du tunnel routier. Le transport de véhicules à moteur sur ce trajet rapportait aux CFF, naguère encore, des recettes annuelles de l'ordre de 12 millions de francs. Le produit des bagages a progressé de 10,5 pour cent grâce au développement des envois train-avion et à la tarification par colis appliquée depuis fin 1979.

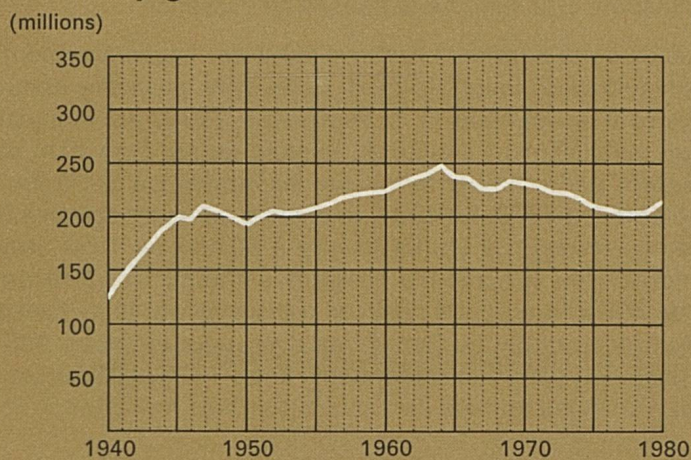
Mesures tarifaires et promotion des ventes

Les tarifs voyageurs ont été relevés le 29 octobre 1980 de 6,1 pour cent en moyenne. Les billets ordinaires ont renchéri de 6,5 pour cent, les abonnements de parcours quotidiens de 5,2 pour cent, les abonnements généraux de 7,8 pour cent et les billets collectifs de 4 pour cent. Afin de promouvoir les ventes et de renforcer l'attractivité du chemin de fer, le tarif des abonnements ½ prix d'usage général de 15 jours, un mois et trois mois n'a pas été majoré et celui de l'abonnement annuel a même subi une baisse de 60 francs, passant ainsi à 300 francs. L'indice des prix de transport a progressé à 107,6 points, alors que celui des prix à la consommation s'établissait à 110,5 points (100 en septembre 1977); l'augmentation des tarifs a provoqué une légère avance de cet indice (0,04%).

Diverses modifications structurelles ont accompagné cet aménagement tarifaire. Dans le trafic à courte distance, le rabais de retour a été supprimé au-dessous de 37 km (21 km auparavant) et

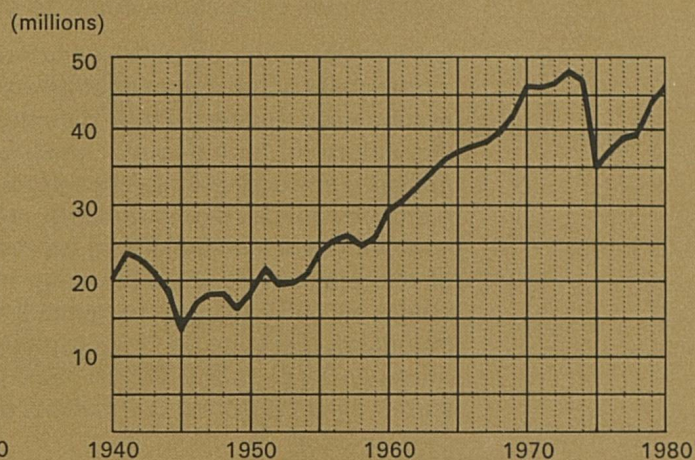
Trafic voyageurs

Voyageurs

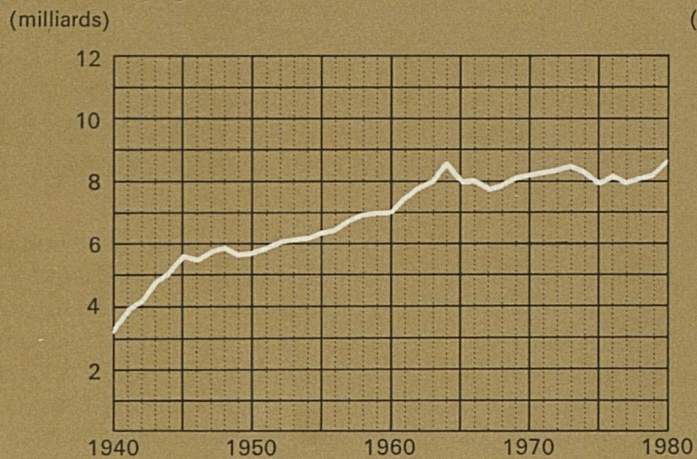


Trafic marchandises

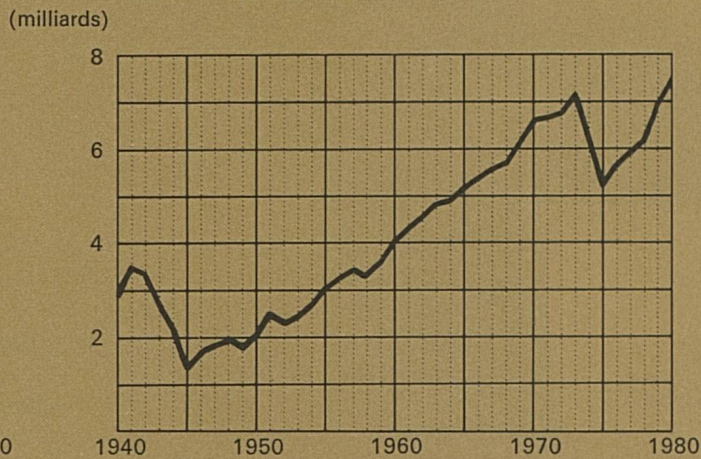
Tonnes



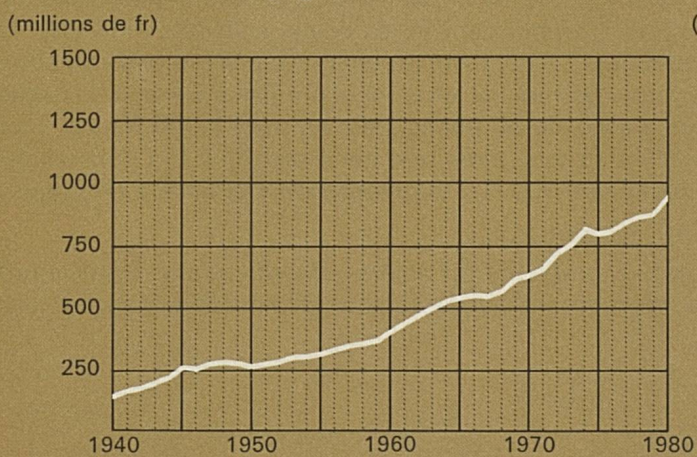
Voyageurs-kilomètres



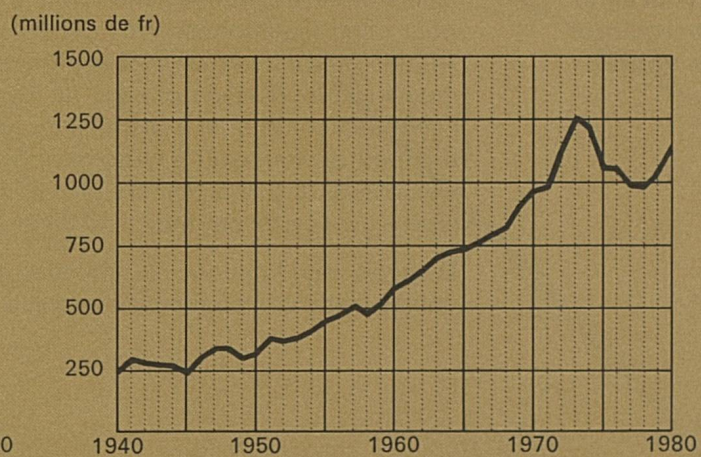
Tonnes-kilomètres



Recettes voyageurs



Recettes marchandises



la durée de validité des billets ordinaires de simple course et d'aller et retour a été réduite à un jour. Pour les voyages en groupe, la participation minimale est ramenée de dix à six personnes et le nombre d'accompagnateurs admis à voyager gratuitement est doublé.

Le prix des billets pour la traversée du lac de Constance a été majoré de 10 pour cent le 3 mars, avec l'unification des deux classes.

L'émission d'abonnements de parcours directs, avec addition des kilomètres, pour les déplacements quotidiens entre les gares des entreprises de transport concessionnaires et celles des CFF a été notablement développée. Les prix sont ainsi plus avantageux qu'auparavant pour les navetteurs et la confection des abonnements s'en trouve simplifiée.

Des facilités de transport spéciales ont été offertes à l'occasion de l'exposition «Grün 80», à Bâle. Elles visaient à promouvoir les voyages en chemin de fer et à renforcer l'image de marque de l'entreprise. En avril, les visiteurs bénéficiaient de la réduction de 20 pour cent accordée pour la Foire d'échantillons de Bâle, alors que des billets spéciaux d'aller et retour au prix de la simple course étaient proposés dès le 1^{er} mai. Les sociétés et les groupes de jeunes voyageaient avec un rabais de 40 pour cent et une réduction de 70 pour cent était concédée aux écoles et aux groupes d'enfants de moins de seize ans.

Des accords ont été convenus une fois de plus avec les grandes organisations de voyages, afin de gérer et de développer ces trafics programmés. Quelque 260 000 voyageurs furent ainsi acheminés avec le concours de l'agence qui gère depuis l'été 1979 le transport de travailleurs étrangers au départ de la Suisse. Grâce à une prospection accrue et un bon service à la clientèle en cours de route, il a été possible de juguler les pertes enregistrées dans le trafic à destination de l'Italie et même de bénéficier d'une légère reprise. Dans le transit, deux grandes organisations de voyages ont confié au chemin de fer l'acheminement de 400 000 travailleurs étrangers (+ 4%). Pour les jeunes de moins de 26 ans, trois agences ont réservé quelque 350 000 places pour des voyages en transit (+ 30%). Une organisation belge a fait acheminer par trains spéciaux 95 000 vacanciers (+ 4%) à destination de la Suisse.

Entre le 26 novembre et le 15 décembre, les ressortissants italiens qui, pour des raisons impératives, se rendaient dans la région touchée par le tremblement de terre ont bénéficié de la gratuité de transport en 2^e classe sur les parcours suisse et italien. Inversement, les victimes de la zone sinistrée pouvaient se rendre d'Italie à une gare suisse sans titre de transport. Les frais étaient supportés par l'Etat italien.

Afin de mieux faire connaître l'horaire des chemins de fer, 42 dépliants intervilles portant sur 52 gares de départ ont été tirés à 1,6 million d'exemplaires.

De vastes campagnes publicitaires ont été lancées pour renseigner la clientèle sur les facilités «Grün 80», sur la nouvelle ligne de l'aéroport, sur les abonnements ½ prix et sur les transports pour les sports d'hiver. Le prospectus intitulé «Le chemin de fer vous propose», qui présentait le grand choix de titres de transport des entreprises ferroviaires, a été envoyé à tous les ménages. En outre, 2,8 millions de prospectus furent publiés lors du relèvement des tarifs.

Afin que les décisions à prendre en matière de marketing reposent sur des données toujours meilleures, les études de marché ont été encore développées au cours de l'exercice. La méthode élaborée en 1979 pour recenser les habitudes de voyages de la population a été affinée et améliorée. En outre, plusieurs secteurs ont fait l'objet d'enquêtes spécifiques, parmi lesquelles il convient de signaler les suivantes:

- rapport de synthèse sur les habitudes de voyages de la clientèle et les jugements portés par certaines catégories d'abonnés
- étude sur la nouvelle livrée des voitures unifiées IV
- enquête sur l'utilisation du parking de liaison à Lenzbourg

- étude complémentaire concernant le marché des voyages aux sports d'hiver
- étude sur les utilisateurs potentiels des installations téléphoniques dans les trains intervilles
- résultats de l'expérience faite avec les voitures à deux niveaux dans le trafic de banlieue à Zurich
- résultats de l'offre spéciale pour les voyages à «Grün 80»
- étude générale sur le transport des navetteurs.

Avec la commande de 75 distributeurs automatiques de billets à grande capacité, un nouveau pas a été franchi dans la rationalisation de la vente des titres de transport. Ces appareils offrent cent relations à huit sortes de billets chacune. Ils sont dotés d'un dispositif pour la restitution de la monnaie et l'acceptation de billets de banque de 20 francs. Les titres de transport sont établis au moyen d'une imprimante à aiguille. Ces distributeurs seront livrés à partir de l'automne 1981 et seront installés dans les grandes gares et dans les stations de la rive droite du lac de Zurich. En outre, dix autres distributeurs automatiques du modèle courant ont été commandés pour la ligne de l'aéroport de Zurich.

III. Transports de marchandises

Evolution

La reprise économique dont la Suisse et les pays voisins ont bénéficié au cours du premier semestre de 1980 a contribué au développement des transports de marchandises. Toutefois, la baisse d'activité intervenue en Europe occidentale depuis le milieu de l'année et le tassement de la conjoncture dans notre pays ont perturbé cette évolution. Durant l'exercice, l'entreprise a véhiculé 46,27 millions de tonnes, soit 2,3 millions ou 5,2 pour cent de plus qu'en 1979. Le taux de croissance était encore de 11,2 pour cent durant les six premiers mois. Son ralentissement au cours du second semestre s'est répercuté aussi bien sur les transports par wagon complet que sur le trafic de détail.

Le tonnage acheminé en 1980 est encore en retrait de 2,9 pour cent sur le résultat obtenu en 1973, mais il dépasse de 50 000 tonnes celui de 1974.

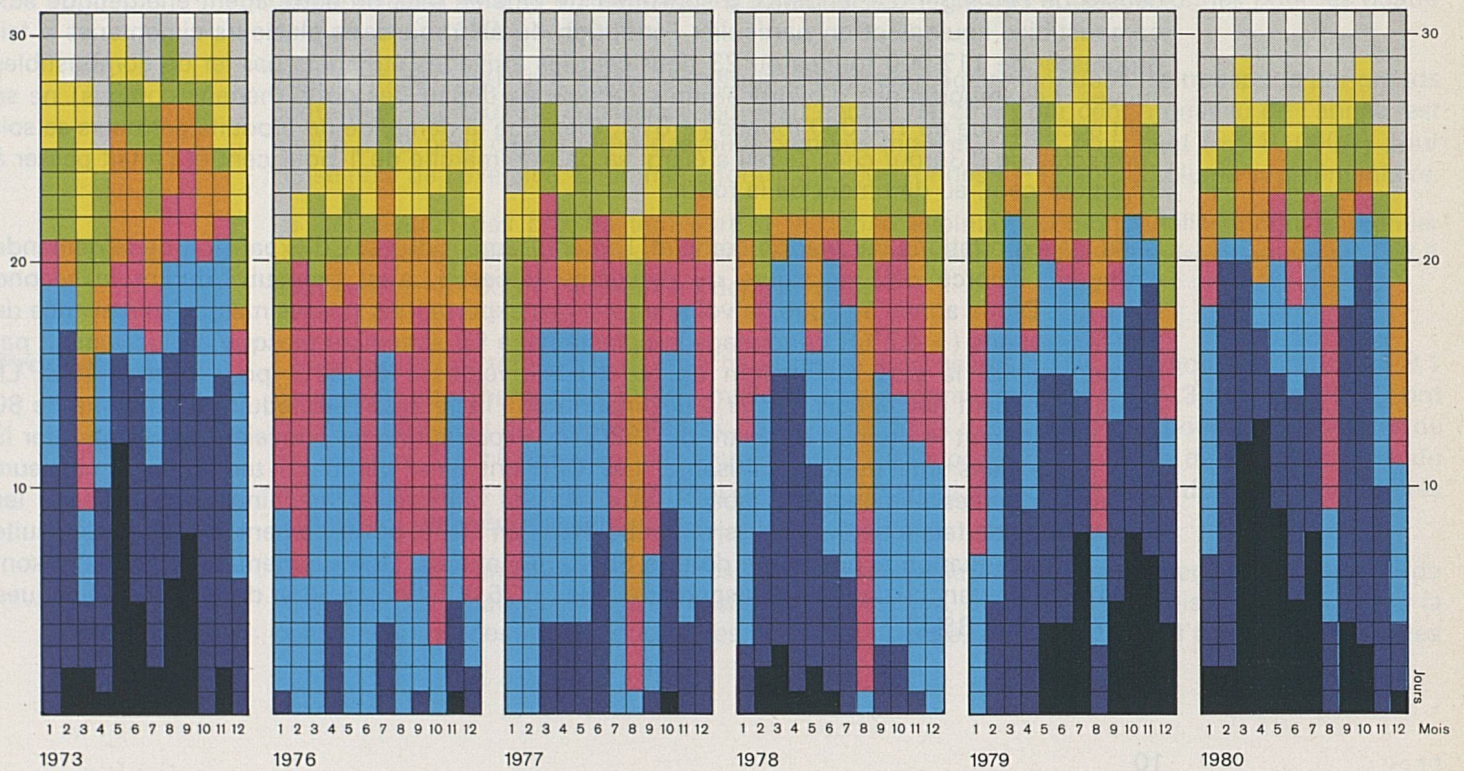
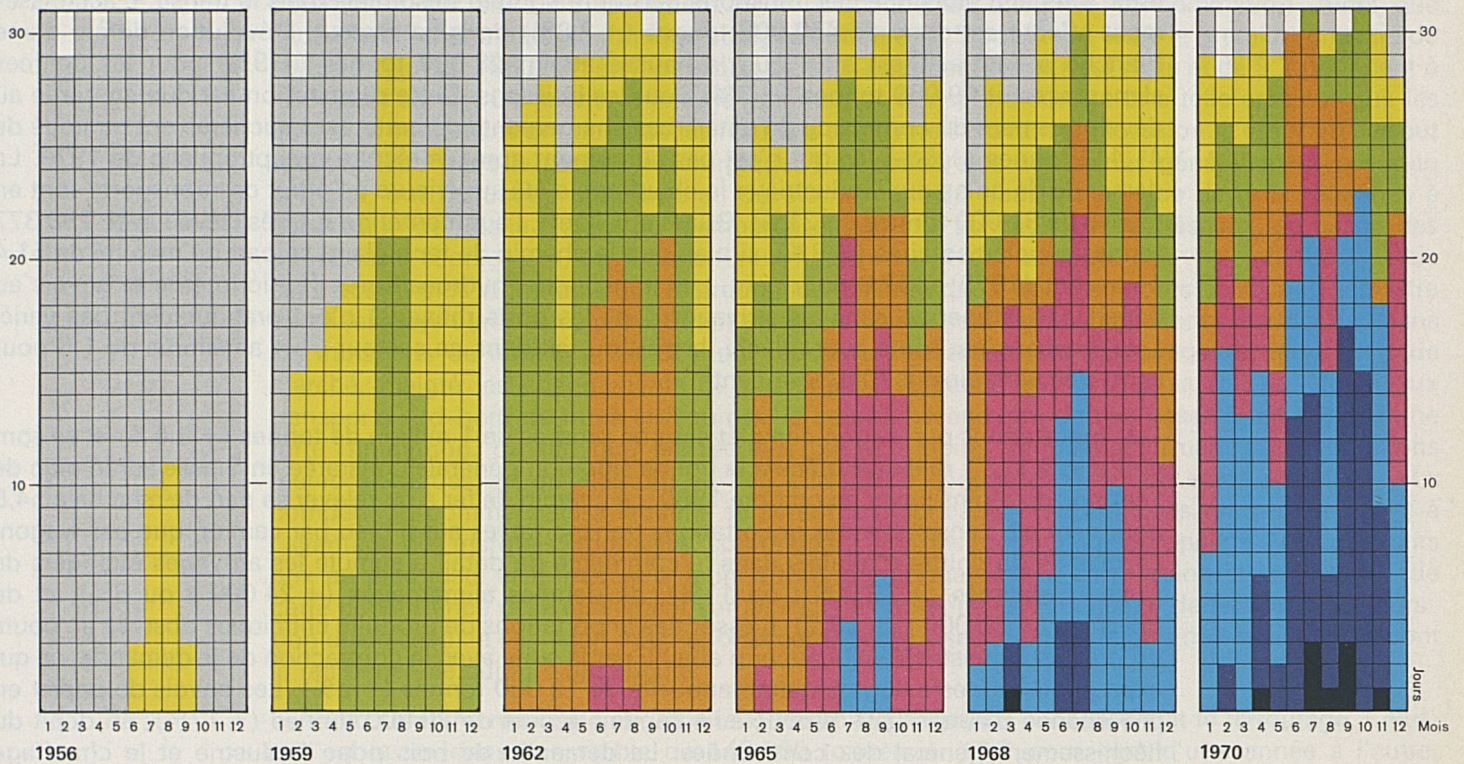
Le trafic marchandises a évolué comme il suit par rapport à 1979 et à 1973 (maximum):

	1973	1979	1980	Variation en pour cent	
				1979-1980	1973-1980
		millions de tonnes			
Volume des transports	47,64	43,98	46,27	+ 5,2	- 2,9
Wagons complets	45,46	42,58	44,82	+ 5,3	- 1,4
– trafic intérieur	18,28	16,76	16,93	+ 1,0	- 7,4
– importations	13,58	11,71	12,71	+ 8,6	- 6,4
– exportations	2,25	2,55	2,55	+ 0,2	+ 13,6
– transit	11,35	11,56	12,63	+ 9,2	+ 11,3
dont ferroutage	1,06	3,35	3,80	+ 13,5	+ 258,5
Envois de détail	1,83	1,03	1,07	+ 3,6	- 41,5
Envois postaux	0,35	0,37	0,38	+ 3,5	+ 8,8

Les transports par wagon complet ont augmenté de 5,3 pour cent, passant ainsi de 42,58 à 44,82 millions de tonnes. L'évolution fut très inégale dans le trafic intérieur, les importations, les exportations et le transit.

Prestations quotidiennes dans le trafic des marchandises sur le parcours de montagne du Saint-Gothard

Tableau des tonnes brutes transportées quotidiennement dans les deux directions (tbr)



-40 000
 40 000-49 999
 50 000-59 999
 60 000-69 999
 70 000-79 999
 80 000-89 999
 90 000-99 999
 100 000-109 999
 tbr 1 Tag 1 jour

Le trafic intérieur par wagon complet n'a progressé que de 168 000 tonnes (+ 1,0%). Il faut préciser que les 310 000 tonnes acheminées par ferroutage en 1979 étaient englobées dans le trafic intérieur, alors que ces transports rail-route figurent désormais dans le transit. L'accroissement effectif est donc de 457 000 tonnes (+ 2,8%) dans ce secteur. L'évolution diffère d'une branche à l'autre. C'est ainsi que la hausse atteint 28 000 tonnes (+ 9%) pour les denrées alimentaires et 19 000 tonnes (+ 5%) pour les boissons. Cette progression est due en partie au développement du commerce de détail. Les chargements de betteraves sucrières ont diminué de 41 443 tonnes (+ 5%), ce qui n'est pas surprenant après la récolte exceptionnelle de 1979. La demande de bois pour l'industrie et le chauffage a été supérieure à l'offre; ces transports sont en reprise de 81 000 tonnes (+ 21%). Quant aux liants, l'augmentation fut très élevée avec 288 377 tonnes supplémentaires (+ 9%), si bien que le chemin de fer a élargi sa part de marché de 51,4 pour cent (1979) à 52,6 pour cent. Les transports d'hydrocarbures (trafic interne et envois au départ des raffineries, sans les arrivages dans les ports rhénans) n'ont pratiquement pas varié. Les livraisons par route ayant fléchi, la part du rail dans ce secteur s'est améliorée de 1,6 pour cent, s'élevant ainsi à 70,8 pour cent.

Les importations par wagon complet sont en progrès de 1 million de tonnes (+ 8,6%) et se sont chiffrées à 12,71 millions, grâce à la bonne situation générale constatée en Suisse sur le plan de l'emploi, du moins jusqu'en octobre 1980. Le chemin de fer a pu relever sa part de marché à 54,5 pour cent sur l'ensemble des importations transportables aussi bien par camion que par wagon. La relance du chiffre d'affaires dans le commerce de détail a stimulé les arrivages étrangers de fruits et légumes (+ 35 000 t ou 11%), de denrées alimentaires (+ 24 000 t ou 8%), et de boissons (+ 20 000 t ou 18%). L'essor des importations de produits chimiques observé au cours du premier semestre s'est beaucoup affaibli par la suite avec la contraction de la demande, ce qui explique la modeste augmentation annuelle de 19 000 tonnes (+ 2%). Les envois de papier en provenance d'autres pays producteurs se sont accrus de 70 000 tonnes (+ 17%), en dépit du fléchissement général des commandes. La demande de bois pour l'industrie et le chauffage dépasse toujours l'offre intérieure, si bien que les importations par chemin de fer ont fait un bond en avant de 168 000 tonnes (+ 64%). Les arrivages par wagon complet de fers et d'aciers sont en reprise de 150 000 tonnes (+ 9%), alors qu'une certaine stagnation se manifeste dans le service intérieur. Les aciéries suisses sont en effet fortement concurrencées par les offres avantageuses de l'étranger. La tendance à substituer de plus en plus un autre agent énergétique aux combustibles liquides et en particulier l'adoption du charbon dans plusieurs cimenteries a fait progresser de 117 000 tonnes ou 23 pour cent les arrivages étrangers par fer de combustibles solides. Les importations d'hydrocarbures (envois au départ des ports rhénans compris) ne se sont accrues que de 188 000 tonnes (+ 6%). Bien que la demande de produits pétroliers se soit contractée de 0,3 pour cent, le rail a élargi sa part de marché de 1 pour cent et l'a fait passer à 57,2 pour cent, au détriment de la route.

Dans les exportations par wagon complet, l'amenuisement du taux d'expansion de la demande étrangère, amorcé déjà au cours du deuxième trimestre, s'est poursuivi durant le second semestre. D'une année à l'autre, le volume total des exportations suisses marque une avance de 210 000 tonnes (+ 4,2%). Le tonnage supplémentaire fut acheminé presque exclusivement par la route, aussi la part du chemin de fer a-t-elle régressé de 51,7 pour cent à 49,8. Le contingentement des envois par fer à destination de l'Italie ayant été réduit de 50, voire de 80 pour cent durant le premier semestre de 1980, les exportations ne pouvaient pas emprunter la voie ferrée dans une mesure suffisante. Les CFF ont ainsi perdu du terrain dans plusieurs secteurs (denrées alimentaires, tabac, vieux papiers, chiffons et machines). Par ailleurs, les exportations de fers à béton, excessivement élevées en 1979, ont fortement rétrogradé par suite de la bonne situation économique dont la Suisse bénéficiait. Des augmentations de trafic sont apparues en revanche dans les transports de bois (+ 76 000 t ou 15%) et de produits chimiques (+ 27 000 t ou 8%).

Le transit par wagon complet reflète la situation générale de l'économie en Europe occidentale. En termes réels, la croissance économique s'est considérablement atténuée dans tous les pays, notamment par suite du tassement de la demande en biens de consommation. Alors que l'accroissement cumulé du tonnage atteignait encore 18,5 pour cent entre le premier semestre de 1979 et celui de 1980, il n'était plus que de 14,5 pour cent après neuf mois et de 9,2 pour cent à la fin de l'année. De janvier à juin, le volume des transports connut une telle ampleur que les quantités véhiculées ont dépassé les résultats semestriels d'avant la récession. L'essor fut surtout spectaculaire dans le secteur sidérurgique. Ces pondéreux, acheminés généralement par train complet, ont beaucoup contribué au développement du transit, bien que de gros tonnages à destination de l'Italie n'aient pu malheureusement être acceptés par les réseaux, en raison des difficultés d'écoulement; ces envois furent finalement perdus au profit des voies maritimes. Cela est d'autant plus regrettable que la production sidérurgique a fléchi au cours du second semestre parmi les pays européens, provoquant ainsi une baisse considérable des transports par fer. Dans les transports de ferrailles, les CFF ont réussi fort heureusement à sauvegarder leurs parts de marché, malgré les changements de provenance survenus au nord de la Suisse. Quant aux transports sud-nord de fruits et légumes, la courbe ascendante de l'an passé a fait place à une forte diminution, du fait que les récoltes ont été moins abondantes (mauvaises conditions météorologiques) et qu'elles ont eu lieu à la même époque dans le sud et en Allemagne. La compétition commerciale à laquelle se livrent les fabricants d'automobiles tourne nettement à l'avantage des marques japonaises, contraignant ainsi les producteurs européens à calculer leurs prix au plus juste et à intensifier leurs efforts de rationalisation. La pression et l'agressivité de cette concurrence pèse également sur les recettes potentielles du chemin de fer. Une collaboration des réseaux à l'échelon international contribuera à sauvegarder la part non négligeable dont le rail bénéficie aujourd'hui encore.

Le trafic combiné rail-route englobe les transports par grands conteneurs et le ferroutage. Celui-ci s'est accru dans l'ensemble de 142 000 tonnes ou 10,7 pour cent d'une année à l'autre. L'avance a été de 221 000 tonnes (+ 26%) dans le transit (transports de frontière à frontière et relation Bâle-Lugano-Veduggio) et de 24 000 tonnes (+ 35%) dans les importations et les exportations au départ et à destination de Birrfeld. En revanche, le trafic intérieur a fortement rétrogradé après l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard (- 103 000 t ou 29%). Sur la courte relation Altdorf-Cadenazzo, les transports sont tombés à 25 000 tonnes pour les quatre derniers mois (1979: 118 000 t).

Vers la fin de 1980, une légère régression est apparue également dans les transports par grands conteneurs. Le taux de croissance, qui était encore de 25,9 pour cent au milieu de l'année, est tombé à 19 pour cent à la fin des neuf premiers mois et à 15,3 pour cent (+ 310 000 t) pour l'ensemble de l'exercice. Le transit a fourni 205 000 tonnes (+ 15%) du volume supplémentaire.

La stabilisation des prix de transport et la bonne évolution conjoncturelle durant le premier semestre ont également favorisé le trafic de détail, qui a enregistré une hausse quantitative de 3,6 pour cent (+ 37 000 t), la première depuis 1970.

Produits

Les produits des transports de marchandises se sont accrus de 94,3 millions de francs ou 9,1 pour cent, atteignant ainsi 1128,9 millions. Les wagons complets (+ 71,3 millions de fr.) ont fourni le plus clair de l'augmentation. Le trafic de détail a enregistré une poussée de recettes de 3,6 millions. L'acheminement des envois postaux a rapporté 19,4 millions de francs de plus, du fait des nouveaux principes régissant dès 1980 le calcul de l'indemnité et de paiements différés portant sur des périodes antérieures.

Les efforts pour améliorer les recettes se sont exercés sur deux plans. Il s'agissait d'une part de supprimer les rabais consentis en raison de la récession, de la pression croissante exercée par la concurrence et des modifications des cours du change, et d'autre part d'adapter les ententes

tarifaires au renchérissement ou à l'augmentation des prix de la concurrence. Les rentrées, en hausse de 9,1 pour cent, ont progressé plus que les tonnages. Les produits (1128,9 millions) demeurent inférieurs de 10,3 pour cent aux résultats encore inégalés de 1973. Les recettes nettes par tonne véhiculée, qui étaient de 26 fr. 41 en 1973, s'inscrivent à 24 francs 40 pour 1980. Cette comparaison montre bien que le rendement du trafic marchandises n'a pas encore rejoint le niveau de 1973.

Promotion des ventes

Le développement de la demande de transport constaté en Suisse depuis 1979 s'est poursuivi, sans que la pression de la concurrence ne se soit relâchée pour autant. Celle-ci force notamment l'entreprise à consentir des sacrifices pour accroître la qualité de ses prestations. Avec l'élévation du niveau des coûts, la marge de profit demeure très étroite. Grâce aux efforts déployés, il a été néanmoins possible de majorer les prix fixés dans les ententes des wagons complets en tenant compte des particularités de chaque branche. Pour la première fois depuis 1974, les recettes ont augmenté plus fortement que le tonnage.

En raison d'une prospection plus intense, les objectifs de vente ont été pleinement atteints dans tous les secteurs. Les taux de croissance ont dépassé la moyenne en ce qui concerne les denrées alimentaires, les fruits et légumes, les boissons, le papier, le bois, les liants, les fers et aciers, les produits chimiques, le mazout et le charbon. L'entreprise a pu améliorer ses parts de marché dans certains cas, en particulier dans les transports de ciment. Globalement, le chemin de fer a sauvegardé sa position face à la concurrence.

Grâce aux efforts de promotion, les embranchements de particulier ont procuré un trafic supplémentaire de 480 000 tonnes durant l'exercice. Ce n'est qu'à moyen ou à long terme que l'on pourra se prononcer de façon catégorique sur le succès des mesures publicitaires et des pourparlers avec les firmes.

Les prix réduits qui avaient été concédés lors de la campagne portant sur les envois de détail ont été supprimés à fin 1980. Le nouveau système de tarifs et d'ententes en usage à partir du 1^{er} janvier 1981 permet de mieux réagir face à la concurrence. L'entreprise pourra ainsi sauvegarder ses transports et réaliser les recettes supplémentaires que nécessite la poussée du renchérissement.

Les entrepôts gagnent en importance dans la chaîne des prestations proposées en trafic marchandises. Des efforts accrus ont été faits pour développer les ventes dans ce secteur. Dans la vallée de Herblingen, près de Schaffhouse, un centre de dédouanement intérieur, d'entreposage et de transbordement est en construction avec la participation de diverses maisons d'expéditions et de la Ville de Schaffhouse. Il doit attirer au rail les transports traités aujourd'hui par les bureaux de douane routiers de Bargaen et de Thayngen. A Romanshorn, les démarches se poursuivent avec les importateurs et les commissionnaires-expéditeurs en vue de l'aménagement d'un centre de trafic comprenant un entrepôt, un silo est une halle à usages multiples. La Direction générale des douanes a accordé l'autorisation d'exploiter un port franc. A Brigue, les travaux avancent à grands pas pour l'édification, par une société anonyme, d'un entrepôt, d'une installation de transbordement et d'un port franc ainsi que la reconstruction de l'entrepôt qui avait été détruit par un incendie.

Dans le trafic international, les services de vente ont suivi l'évolution des prix pratiqués par les réseaux voisins. Comme ces dernières années, les tarifs étrangers ont été adaptés à plusieurs reprises au renchérissement général. Ces augmentations ainsi que la stabilité, voire la tendance à la baisse du franc suisse ont permis aux CFF de supprimer dès 1980 la réduction de 10 pour cent consentie dès le 1^{er} janvier 1976 dans les tarifs de transit, d'importation et d'exportation. Les

rabais avaient été accordés provisoirement pour compenser la hausse persistante de notre monnaie. Il ne faut pas voir dans leur suppression une augmentation de tarif, mais le rétablissement de l'ancien niveau. La réduction subsiste cependant dans les transports de ferrailles en transit par notre pays.

Les ajustements tarifaires dans le transit et la légère augmentation des prix du camion par suite du renchérissement du carburant ont influencé favorablement les produits du chemin de fer. La hausse s'est manifestée notamment dans le transit, dont les produits nets ont progressé en valeur réelle de 15,5 pour cent. Pour la première fois, les rentrées du trafic international des marchandises ont presque rejoint les chiffres antérieurs à la récession, les coûts ayant toutefois progressé entre-temps.

Les résultats obtenus montrent une fois de plus la forte dépendance de l'étranger et le rapport très étroit avec le marché international. Placé au centre de l'Europe, notre réseau national ne peut se soustraire ni à la concurrence étrangère ni aux fluctuations des cours du change. Dans les transports internationaux, les CFF demeurent toujours très vulnérables face à la concurrence agressive exercée par la route, par les réseaux étrangers et par les voies maritimes.

Sur le plan juridique, une importante réforme du droit de transport ferroviaire a été entreprise au cours de l'exercice. La Convention concernant le transport des marchandises ainsi que celle qui régit le transport des voyageurs et des bagages ont été restructurées et modifiées lors d'une conférence tenue à Berne, en mai. Les deux Conventions ont été réunies en un document unique, qui est en cours de ratification. La nouvelle Convention offrira une réglementation souple et moderne du droit de transport et satisfera certainement les exigences du chemin de fer et de la clientèle.

IV. Production

Transports des voyageurs

Les prestations des trains de voyageurs se sont élevées à 66,931 millions de trains-kilomètres au cours de l'exercice, contre 65,186 millions en 1979. Leur moyenne journalière a passé de 182 592 à 182 872 d'une année à l'autre, soit une progression de 2,40 pour cent. L'accroissement est dû en partie à la nouvelle ligne de l'aéroport de Zurich. Pour faire face aux pointes de trafic et répondre aux vœux de la clientèle, les CFF ont mis en marche 10 584 trains spéciaux et de dédoublement, dont 3532 pour les liaisons internationales et 7052 pour des liaisons internes. En 1979, ces convois étaient au nombre de 10 699, dont 3758 dans le trafic international et 6911 dans le trafic suisse.

La Conférence européenne des horaires (CEH), qui s'est tenue à La Haye en septembre sous la présidence des CFF, a fixé les horaires et les compositions des trains pour les deux années à venir (été 1981—printemps 1983). A cette occasion, la délégation des CFF s'est entretenue avec les réseaux limitrophes de la restructuration des horaires internationaux imposée par l'application de la nouvelle conception du trafic voyageurs (NCTV) et plus particulièrement des circulations cadencées.

L'aéroport de Zurich a été raccordé au réseau ferré le 1^{er} juin 1980. La nouvelle ligne est parcourue quotidiennement par 94 trains de voyageurs, dont 56 directs et 38 convois régionaux. La moyenne journalière des voyageurs en gare de Zurich-Aéroport oscille entre 6000 et 8000. Avec l'adoption de l'horaire cadencé, l'offre sera notablement plus étoffée qu'aujourd'hui; cinq trains circuleront en effet toutes les heures dans chaque sens (160 liaisons par jour).

Pour que les visiteurs de «Grün 80» qui se rendaient en train à Bâle parviennent plus commodément à destination, une gare a été aménagée à proximité de l'exposition. Les 740 trains spéciaux et de dédoublement acheminés par la ligne d'évitement du Jura pouvaient accéder

directement à la nouvelle gare et déposer ainsi les voyageurs pratiquement à l'entrée de l'exposition. En outre, toutes les vingt minutes, des navettes assuraient la liaison entre les gares de Bâle CFF et de «Grün 80».

L'offre des bagages train-avion créée en 1979 (enregistrement direct de la gare de départ à l'aéroport étranger) a été étendue. Le 1^{er} juin, les services d'expédition ont été portés de 12 à 19, afin que la nouvelle formule et les mesures de sécurité soient soumises à un vaste essai durant le fort trafic d'été. Plus de 23 000 colis furent acheminés entre juin et septembre à destination de Zurich-Aéroport et remis à Swissair, pour la continuation du transport. Devant les résultats obtenus, les CFF et la compagnie aérienne nationale ont décidé d'englober définitivement l'enregistrement des bagages train-avion dans leur offre dès le 1^{er} décembre et d'étendre le système à l'aéroport de Genève ainsi qu'à 38 autres services d'expédition situés dans diverses régions touristiques. A partir de février 1981, les passagers aériens pourront faire enregistrer leurs envois directement à destination des aéroports d'Europe ou de ceux des pays d'outre-mer en s'adressant à l'un des 72 bureaux d'expédition des CFF, des chemins de fer privés ou des services routiers des PTT. Parmi ceux-ci, 51 enregistreront les bagages train-avion par Zurich, 10 par Genève et 11 services, placés dans la zone de desserte des deux aéroports, pourront les diriger tant sur Zurich que sur Genève.

Aucun changement ne s'est produit au cours de l'année en ce qui concerne les vitesses commerciales. En revanche, dès le 31 mai 1981, la mise en service du nouveau tracé entre Olten et Rothrist permettra d'écourter de quatre minutes la durée de trajet. Les trains intervalles Zurich-Berne, qui assurent actuellement la liaison en 83 minutes, relieront ces deux villes en 79 minutes dès l'horaire d'été de 1981, grâce à la dissociation des courants de trafic dans le noeud ferroviaire d'Olten et à la suppression du détour par Aarburg-Oftringen. La vitesse commerciale passera alors de 88 à 91 km/h. Au changement d'horaire de 1982, le temps de parcours de ces trains sera encore réduit de six minutes, après les petites améliorations apportées au tracé et un léger relèvement des vitesses admises dans les courbes. D'autres compressions ne sont guère envisageables, car le réseau, conçu en majeure partie au siècle dernier, présente de nombreuses courbes devant être franchies à allure réduite. Seule la construction de nouvelles lignes permettrait d'améliorer les vitesses commerciales.

Le centre de réservation électronique des CFF a traité 1,777 million de places assises et de places couchées, soit 14 000 (+ 0,8%) de plus qu'un an auparavant. Un tel nombre n'avait encore jamais été atteint jusqu'ici.

Transports des marchandises

Les prestations fournies par les trains de marchandises se sont inscrites à 28,990 millions de trains-kilomètres, alors qu'elles se chiffraient à 28,995 millions en 1979. La comparaison avec les données de 1974 (un an avant la récession) est intéressante. Les prestations d'exploitation de 1980 sont en retrait de 3,2 pour cent sur les 29,944 millions de trains-kilomètres enregistrés cette année-là. La contraction atteint même 14,2 pour cent pour les heures de train. En revanche, entre 1974 et 1980, les quantités véhiculées se sont accrues de 62 000 tonnes ou 0,1 pour cent et les tonnes-kilomètres de 0,38 milliard ou 5,4 pour cent. Dès lors, avec des moyens sensiblement plus réduits, il a été possible de faire face à un volume de trafic nettement plus élevé, ce qui dénote un accroissement de productivité réjouissant.

Dans le trafic marchandises à destination de l'Italie, les prestations ont atteint un chiffre sans précédent. Les 28,5 millions de tonnes brutes acheminées par le Saint-Gothard et les 8,3 millions de tonnes brutes écoulées par le Simplon ont légèrement dépassé les résultats exceptionnels de 1972, malgré les difficultés d'acceptation des charges à la frontière méridionale. La formation

Inauguration du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich

Le 1^{er} juin 1980, les CFF mettaient en service la ligne et la gare de l'aéroport de Zurich. La cérémonie d'inauguration, présidée par M. Schlumpf, conseiller fédéral, chef du département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, avait eu lieu le 29 mai.







accrue de trains complets à destination de l'Italie a beaucoup contribué à cette heureuse évolution. Ces envois ont été au nombre de 4925 l'an passé, soit 1381 ou 39 pour cent de plus qu'en 1979. Les circulations sur la ligne du Saint-Gothard atteignaient certains jours une densité extraordinaire. Un record a été établi le 30 mai, avec 114 600 tonnes brutes au total pour les deux directions (trafic marchandises seulement) et, dans la seule journée du 23 avril, pas moins de 72 010 tonnes brutes ont emprunté cette artère dans le sens nord-sud (cf. page 9).

Le parc des wagons a été mis à très forte contribution durant le premier semestre. Les quelques difficultés rencontrées dans la mise à disposition du matériel étaient imputables notamment aux longues immobilisations de véhicules acheminés vers l'Italie.

Les importations de charbon ont augmenté quantitativement de plus de moitié au cours de l'année. L'enlèvement des arrivages dans les ports rhénans s'est déroulé sans grands problèmes, avec un effectif relativement modeste de wagons spéciaux, grâce à une bonne planification et à l'étroite collaboration des maisons de transbordement et des principaux acquéreurs.

Afin de mieux satisfaire les commandes de matériel roulant pour les chargements de betteraves sucrières, les CFF ont fait appel aux huit autres réseaux de la communauté des wagons EUROP. Le parc commun, qui comprenait jusqu'ici sept types de véhicules, s'est enrichi, en mai, de quatre autres catégories de wagons. Lorsque le nouveau marquage sera achevé (mai 1982) et après le retrait des véhicules vétustes, les réseaux membres auront à gérer 340 000 wagons dans le cadre de la communauté. L'apport des CFF est de 12 000 unités, ce qui représente à peu près la moitié de leur parc de matériel.