Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1983)

Rubrik: Trafic et production

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: 04.05.2025

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

Trafic et production

Marché
Evolution générale de l'économie

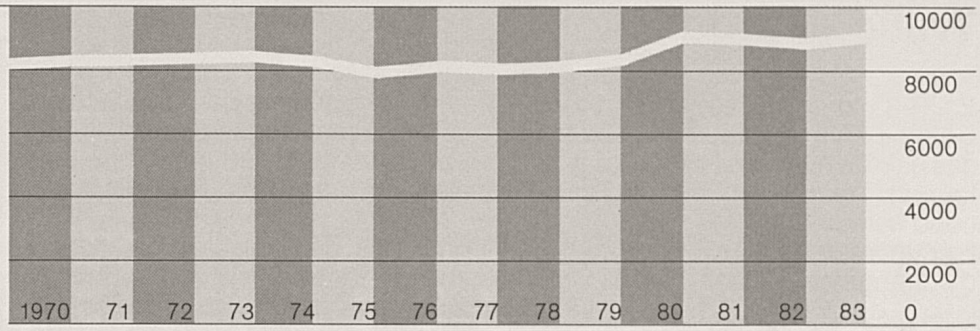
En 1983 encore, l'économie mondiale a été caractérisée par la récession. Comme les trois années précédentes, la production a stagné dans la plupart des pays industrialisés et des pays en voie de développement. Aux Etats-Unis toutefois, les signes certains d'une reprise se sont manifestés au cours du second semestre.
L'économie suisse aussi a pâti des conditions défavorables en matière d'échanges extérieurs. L'évolution observée aux Etats-Unis et au Canada n'a eu que de faibles incidences en Europe de l'ouest et en Suisse. Le produit national brut réel semblerait être resté au même niveau qu'en 1982. Le renchérissement annuel, de 2,9%, a été quelque peu moins marqué que l'année précédente. En termes réels, c'est-à-dire compte tenu des différences dues à l'inflation, la revalorisation moyenne du franc suisse s'est élevée à 4%, ce qui s'est répercuté négativement sur les recettes marchandises des CFF. Les mauvaises conditions extérieures ont contribué de manière décisive à ce que les exportations suisses de biens et de services n'ont dépassé que de peu, en termes réels, le niveau de l'année précédente. Après le recul observé en 1981 et 1982, les importations ont en revanche augmenté de 4% environ.

Trafic

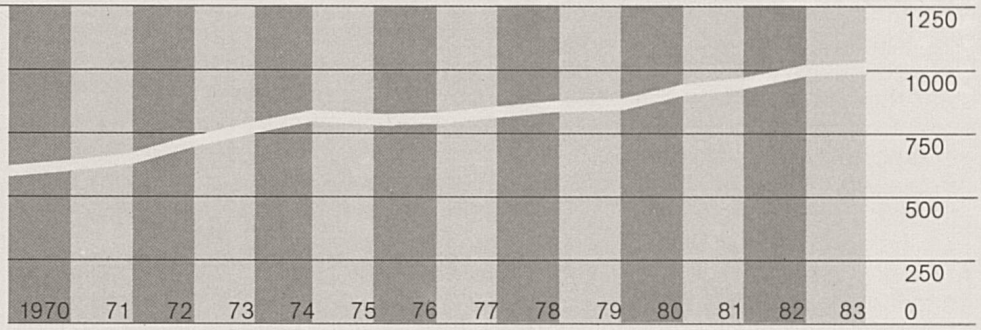
Au cours de l'exercice passé en revue, 37 km de routes nationales ont été achevés. Mesurant au total 1324 km, le réseau autoroutier est terminé à 72%. Les investissements de la Confédération, des cantons et des communes pour la construction et l'aménagement des routes sont depuis des années quatre à cinq fois plus élevés que les mises de fonds consacrées à aménager ou à renouveler le réseau ferroviaire suisse. Il en résulte une détérioration massive de la compétitivité des chemins de fer.
D'une année à l'autre, le parc automobile a évolué comme il suit: automobiles: + 1,9%; bus toutes catégories: - 0,8%; camions et voitures de livraison: + 6,6%. Le degré de motorisation de la population suisse a atteint son niveau le plus élevé: 1 automobile pour 2,6 habitants (1970: 4,5) et 1 véhicule à moteur presque pour 2 habitants.
La charge utile des camions et des voitures de livraison a augmenté dans l'ensemble de 3,8%. L'accroissement a été plus marqué dans les catégories de moins de 3000 kg (1501 - 3000 kg: + 12,1%). La concurrence entre transporteurs routiers ainsi qu'entre rail et route devrait s'accentuer encore en raison de l'augmentation de la capacité d'une part et en raison de la stagnation du volume des transports d'autre part. Les autocars étrangers ont acheminé dans notre pays 3% de plus de voyageurs qu'une année auparavant.
Après être resté stable en 1982, le nombre de passagers recensés dans les aéroports suisses a de nouveau quelque peu augmenté. Alors que l'on observait un accroissement de la demande sur les lignes à moyenne et à longue distance, un nouveau mouvement de repli s'est manifesté sur les lignes européennes, qui depuis des années sont fréquentées de manière inégale. La relation Genève - Paris notamment a enregistré des pertes sensibles en raison de la concurrence du Train à Grande Vitesse (TGV). En revanche, les vols réguliers par petits appareils sur les relations secondaires, qui sont en compétition avec les lignes ferroviaires, se sont amplifiés. Ainsi, le nombre des passagers transportés par Crossair a augmenté de 43% d'une année à l'autre, en raison notamment de la cession de certaines prestations de la part de Swissair.
Après avoir fortement ralenti en 1982, les mouvements de marchandises dans les ports rhénans ont fait un bond de 10,7% résultant en premier lieu de fortes importations d'huile minérale. Le tonnage pris en charge par le chemin de fer n'a pas varié d'une année à l'autre, mais sa part a passé de 62% (1982) à 59,1% (1983).
Dans l'hôtellerie suisse, le nombre des nuitées s'est contracté de 2% par rapport à l'exercice précédent (Suisses: - 1,5%; étrangers: - 5,6%). Compte tenu de la lenteur de la reprise conjoncturelle et du cours élevé du franc suisse, l'on peut considérer que l'année a été satisfaisante sur le plan des fréquences. Cela d'autant plus que le résultat de 1983 est de 6% supérieur à la moyenne des dix dernières années, et qu'il n'est inférieur qu'à ceux de 1981, 1982 et 1980.

Le contact direct avec la clientèle gagnera encore en importance avec l'extension des services offerts par les CFF: vente à crédit et à distance, location d'automobiles à la gare, voyages forfaitaires, etc.

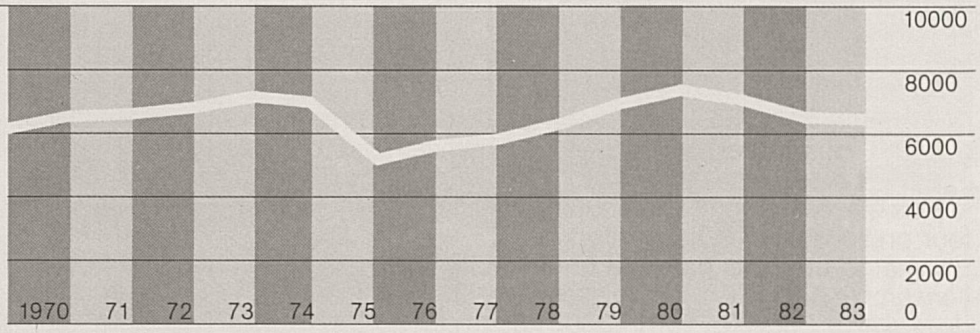
Trafic voyageurs
millions de voyageurs – km (v-km)



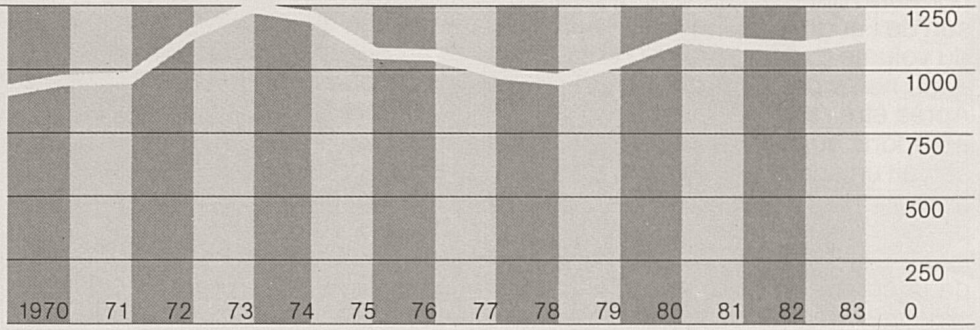
Recettes voyageurs
millions de francs



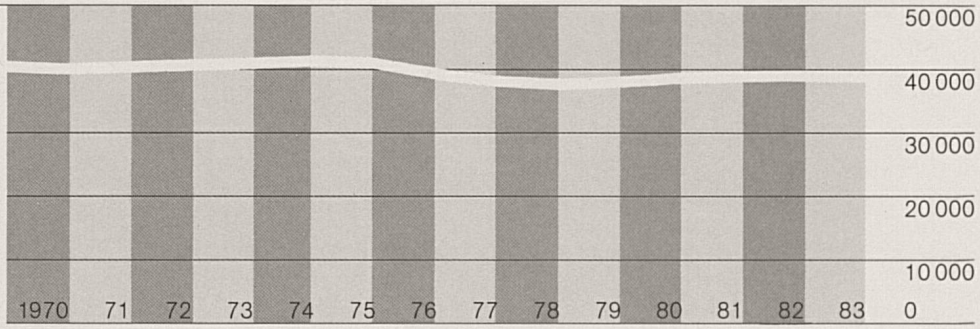
Trafic marchandises
millions de tonnes – km (t-km)



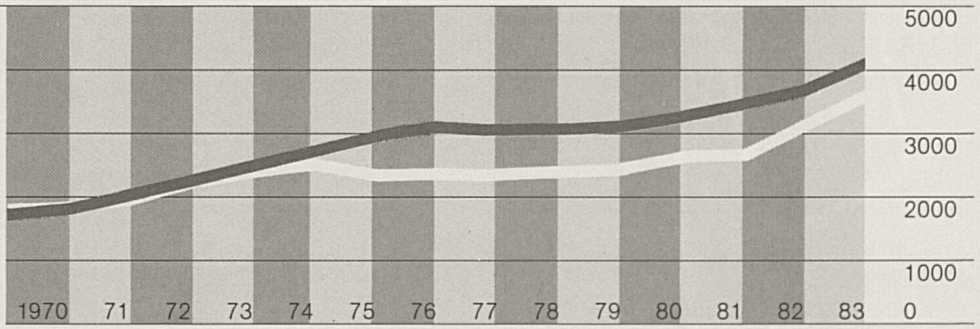
Recettes marchandises
millions de francs



Effectif du personnel



Total des charges et des produits
millions de francs



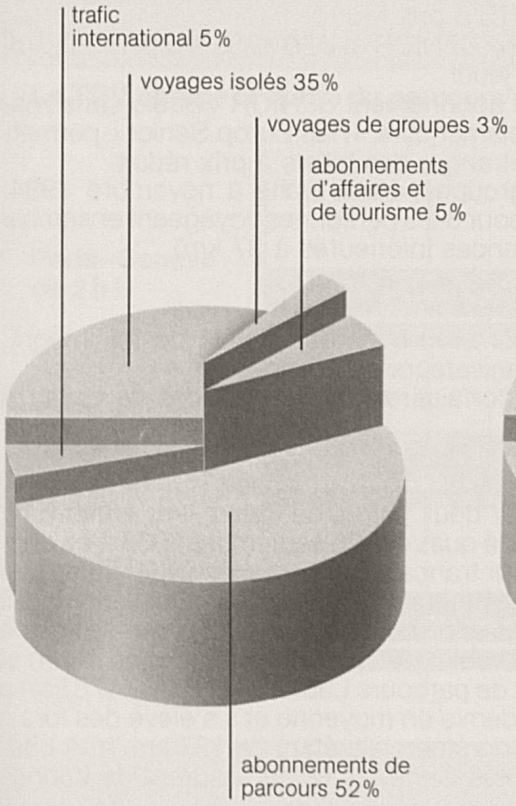
Evolution du trafic voyageurs des CFF comparativement à 1982

	Trafic millions de personnes	%	Prestations millions de voya-geurs-km	%	Produits millions de francs	%
Ensemble du trafic voyageurs	217,2	+ 0,1	9001	+0,4	1088,2	+ 7,5
Trafic intérieur	206,9	− 0,1	7311	−0,4	804,3	+ 7,2
– voyages individuels	77,3	− 2,2	3191	−2,2	484,1	+ 5,7
– voyages de groupes	6,1	− 2,7	525	−4,0	43,3	+ 3,6
– abonnements d'affaires et de tourisme	10,2	−11,0	1112	−5,1	112,0	+ 6,9
– abonnements de parcours	113,3	+ 2,7	2483	+5,2	164,9	+13,3
Trafic international	10,3	+ 4,0	1690	+4,0	262,1	+ 8,7
Bagages	–		–		17,8	+ 6,3
Automobiles accompagnées	–		–		4,0	− 2,3

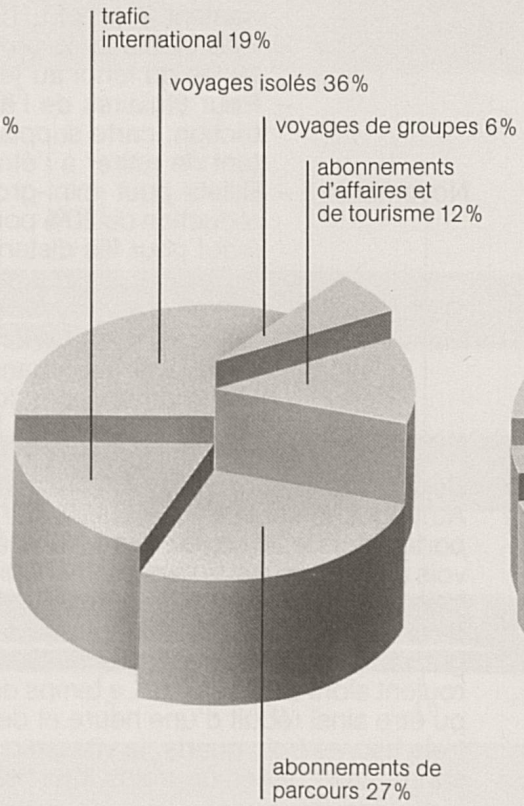
Evolution du trafic

En 1983, les prestations en trafic voyageurs ont pu être accrues de 33 millions de voyageurs-kilomètres (v-km), alors que le nombre de voyageurs augmentait légèrement, de 0,2 million. Dans le trafic intérieur, ces prestations ont diminué de 32 millions de v-km comparativement à l'année précédente et le nombre des voyageurs a fléchi de 0,2 million. L'accroissement des ventes d'abonnements de parcours n'a pas entièrement compensé les pertes enregistrées dans les autres catégories de titres de transport.
La récession et la concurrence de l'autocar ont eu une influence négative sur la demande dans le secteur des voyages par groupes.
La suppression de l'abonnement de réseau a entraîné un transfert des abonnements d'affaires et de tourisme vers les abonnements de parcours. Cette dernière catégorie a aussi profité de l'introduction de l'abonnement annuel de la série 12 (courses quotidiennes sur une relation donnée). A fin décembre, les ventes avaient porté sur plus de 10 000 unités; l'objectif était dès lors pleinement atteint.
En trafic international, les prestations ont augmenté de 65 millions de v-km, alors que le nombre de personnes s'est accru de 0,4 million.
Dans le secteur des automobiles accompagnées, la contraction générale du nombre des véhicules acheminés, observée depuis 1981, s'est poursuivie. Simplon: - 5%; trains auto-couchettes: - 19%; lac de Constance: - 5%.

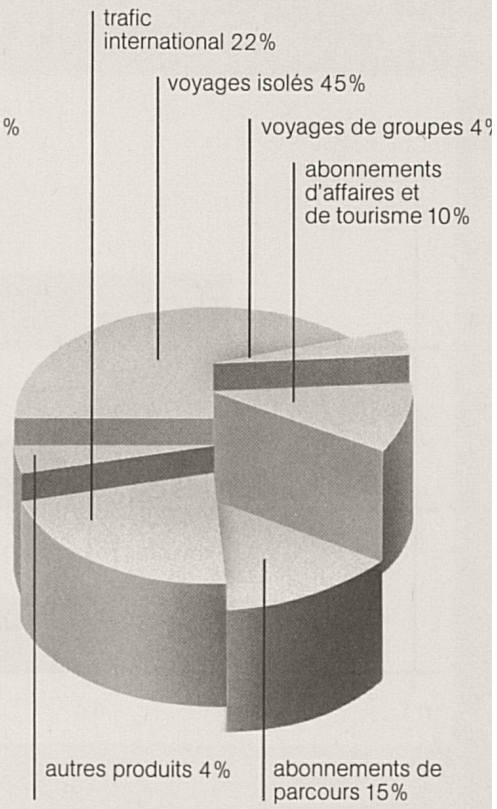
Trafic
Voyageurs



Prestations
Voyageurs-km



Produits
Francs



Produits de transport

En 1983, les produits des transports de voyageurs se sont accrus de 76,3 millions de francs. Cette évolution réjouissante est due aux adaptations tarifaires de 1982 et 1983, aux différentes mesures promotionnelles ainsi qu'aux effets de l'horaire cadencé. Toutes les catégories de titres de transport ont procuré plus de produits qu'un an auparavant, ce qui correspond aux prévisions. La progression est toutefois moins marquée en trafic intérieur qu'en trafic international.
L'augmentation relativement faible des produits dans le domaine des voyages individuels est due, outre à une évolution défavorable du trafic, à des mutations de la structure du marché, telles que le passage de la 1re à la 2e classe, la faveur accrue du billet d'aller et retour par rapport à celui de simple course, une nouvelle augmentation de la proportion des billets ½-prix, la suppression du billet de vacances et des billets de prolongation. Conformément aux prévisions, la suppression du billet de vacances s'est répercutée sur la vente d'abonnements ½-prix ELITE valables 15 jours ou 1 mois (groupe des abonnements d'affaires et de tourisme); ces deux catégories ont progressé ensemble de 90%. Dans le domaine des bagages, l'introduction de la tarification à la pièce en trafic international a contribué de manière non négligeable à l'augmentation des produits.

Marketing

Innovations en trafic voyageurs

Prestations

Avril
- Mise en service de nouvelles voitures climatisées, du type unifié IV, de 2e classe

Juin
- Nouveau train auto-couchettes entre s'-Hertogenbosch (Hollande) et Brigue

Juillet
- Mise en service de nouvelles voitures-restaurants dans les trains intercités Genève - Saint-Gall

Septembre
- Quatrième paire de TGV entre Genève et Paris

Novembre
- Incorporation de tous les vols charter dans le service des bagages train-avion

Prix

Janvier
- Tarification des bagages à la pièce en trafic international
- Introduction de billets pour militaires en congé au prix unique de 5 francs (différence de prix couverte par le Département militaire fédéral)

Avril/mai
- Durée de validité des billets aller et retour et des billets circulaires portée de 10 jours à un mois à partir de 37 km (suppression des prolongations)
- «Billets du soir à ½-prix» en trafic à courte distance sur certaines relations; essai limité à fin septembre 1984
- Abonnement annuel de série 12 pour courses quotidiennes sur une relation donnée et offre supplémentaire d'un abonnement ½-prix ELITE à prix réduit
- Abonnements ½-prix SENIOR et INVALIDE à prix réduit, valables du lundi au jeudi
- Pour titulaires de l'abonnement SENIOR valable sans restriction: carte supplémentaire «Rail Europ Senior» permettant de retirer à l'étranger des billets à prix réduit

Novembre
- Billets pour mini-groupes, essai limité à novembre 1984: réduction de 20% pour 3 à 5 personnes voyageant ensemble (sauf pour les distances inférieures à 37 km)

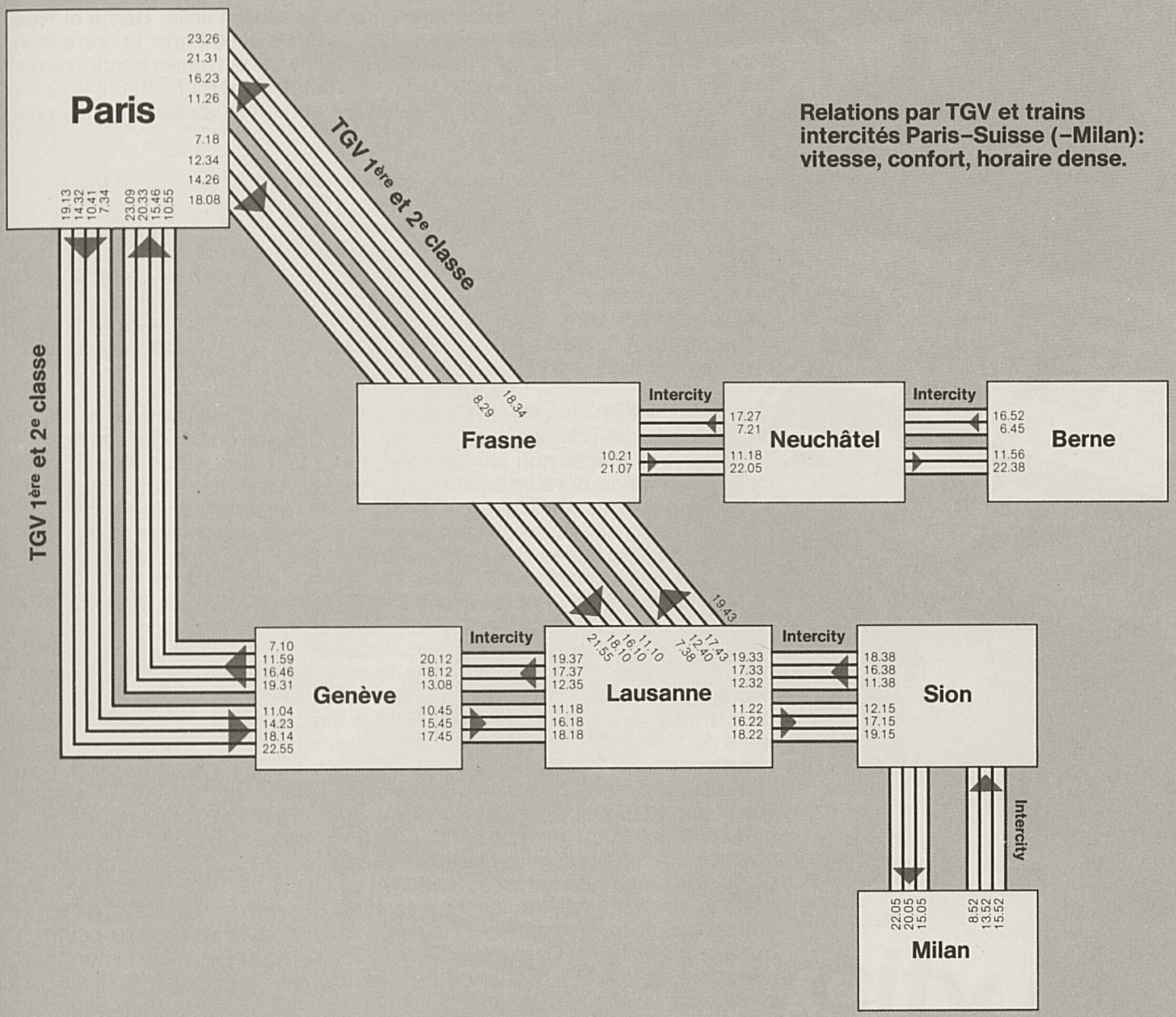
Distribution

Mars
- Voyages forfaitaires avec billet de chemin de fer intégré, vendu par les organisateurs de voyages
- Vente de voyages forfaitaires par les services de voyages des CFF.

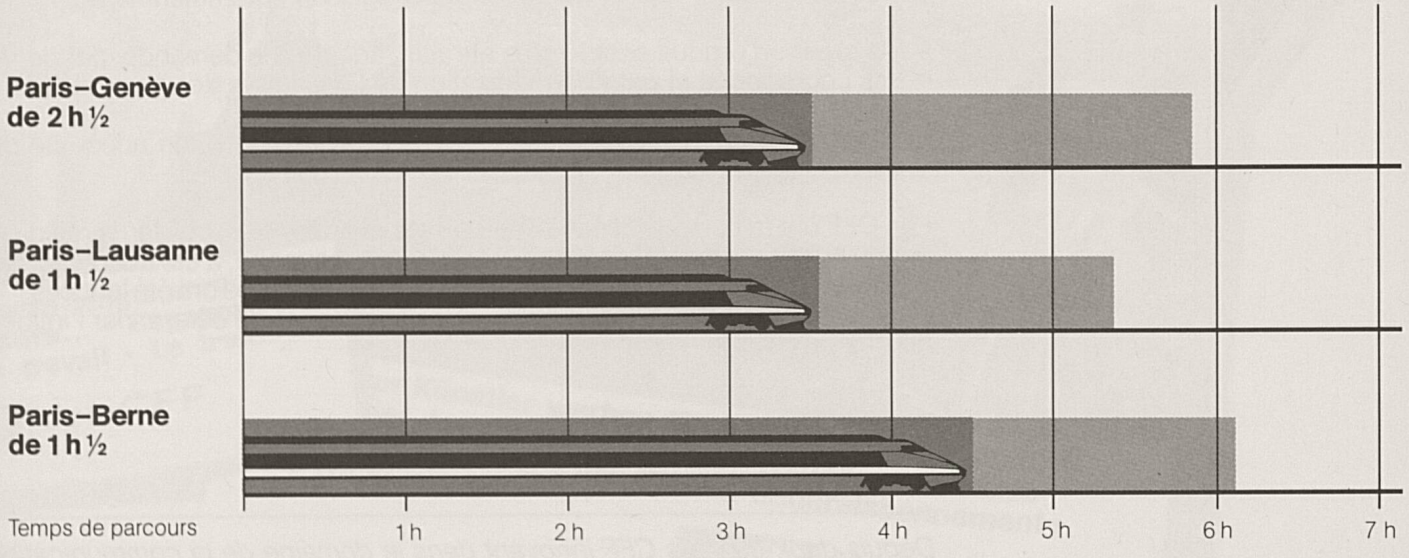
Améliorations de l'offre en trafic voyageurs

Depuis le 27 septembre 1981, Genève est reliée au réseau TGV de la SNCF. Au début, le service était assuré par deux paires de trains; leur nombre fut porté à trois le 26 septembre 1982 et à quatre le 25 septembre 1983. Les convois assurent aussi le service intérieur français. Le 22 janvier 1984, quatre relations ont été mises en service entre Paris et Lausanne. Les rames tricourant de la SNCF, nécessaires en raison du parcours suisse, empruntent la ligne à grande vitesse Paris - Lyon entre Combs-la-Ville et Aisy (au nord de Dijon) et roulent alors à 270 km/h. Le temps de parcours Lausanne - Paris (478 km) a pu être ainsi réduit d'une heure et demie en moyenne et il s'élève dès lors à trois heures trois quarts, la vitesse commerciale étant de 127 km/h. A Lausanne, trois paires de trains intercités Genève - Milan assurent de bonnes

Relations par TGV et trains intercités Paris–Suisse (–Milan): vitesse, confort, horaire dense.



Le TGV abrège la durée du parcours



correspondances à destination et en provenance de l'Italie. Berne et Neuchâtel reçoivent également de nouvelles relations avec Paris, la correspondance étant assurée à Frasne par deux paires de trains (rames quadricourant des CFF). Le temps de parcours Berne - Paris est réduit d'une heure et demie et n'est dès lors plus que de quatre heures et demie (vitesse commerciale: 112 km/h).

Bagages train-avion

Avec l'inclusion, le 28 avril 1983, de cinq nouveaux services d'expédition dans le système des bagages train-avion, 106 gares peuvent désormais enregistrer des envois directement à destination des aéroports étrangers. Le 1er novembre dernier, le champ d'application a été étendu en outre aux vols affrétés de Jet-Aviation, de sorte que l'offre de bagages train-avion englobe presque toutes les compagnies aériennes au départ de Genève et de Zurich. Ces transports sont d'une grande fiabilité. Chaque jour, 420 envois en moyenne ont été expédiés, soit 11% de plus que l'année précédente. L'accroissement a atteint 17,6% à Genève et 10,2% à Zurich.

Confort

Depuis la mise en circulation, en avril, de voitures unifiées du type IV (VU IV) de 2e classe, des compositions entières sont formées de ce nouveau matériel climatisé. Les places non fumeurs sont plus nombreuses que les places fumeurs. Ces trains, qui sont équipés du système de fermeture automatique des portes, roulent très silencieusement. Toutes ces qualités sont fort appréciées. Les CFF mettent ce nouveau confort à la disposition des voyageurs des trains intercités sur les lignes Genève - Saint-Gall, Genève - Bâle, Bâle - Chiasso, Bâle - Coire et Schaffhouse - Chiasso. Quatre voitures-restaurants climatisées de la série VU IV ont été mises en circulation au mois de juillet sur l'axe est - ouest. Elles comprennent un plus grand nombre de sièges que les anciennes et permettent d'offrir une cuisine soignée.
Les CFF ont commandé 275 distributeurs automatiques de billets comprenant 30 ou 50 relations différentes. Ces appareils acceptent aussi les billets de 20 francs. Livrés en 1984 et en 1985, ils remplaceront les anciens distributeurs du type ST 10, dont la conception remonte aux années soixante.
L'évaluation des offres concernant les futures imprimeuses de billets au guichet est terminée. Les essais débuteront au printemps de 1985. Ces nouveaux appareils électroniques émettent tous les titres de transport et en établissent automatiquement le décompte. Dans un deuxième temps, ils seront équipés pour la réservation électronique des places.
En vue de renforcer leur collaboration et de tirer le meilleur parti des qualités propres au chemin de fer, les représentants des agences de voyages et des entreprises de transport ont énoncé au printemps 1983 un certain nombre de principes directeurs. Ceux-ci soulignent l'importance que revêt l'information des agences. Les CFF ont donc créé la revue «Rail News», qui paraît quatre à six fois par an et qui traite, pour les vendeurs, toutes les questions et améliorations relatives à l'offre des chemins de fer. Destinée aux agences, cette brochure leur permet de présenter et d'écouler encore mieux le produit 'train'.

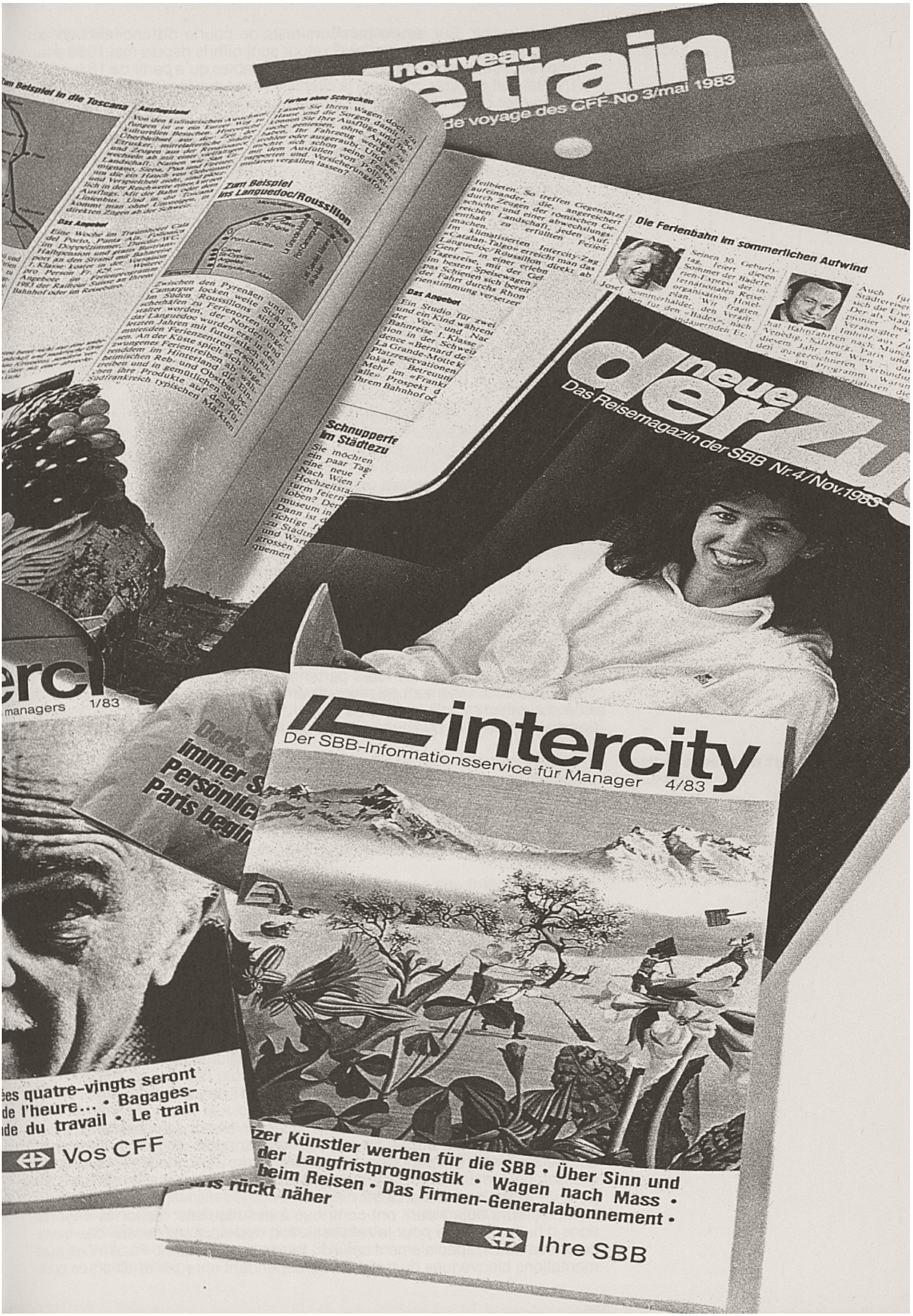
Politique des prix

Dans le cadre du programme d'action 1982-1984, les CFF ont défini en automne 1983 les principes de leur politique des prix dans les transports voyageurs, en tenant compte du mandat de prestations, de la politique d'entreprise, de l'environnement et du marché. Il s'agissait notamment

- de créer un produit encore plus attractif, adapté à la demande, par des tarifs coordonnés et par l'harmonisation de l'ensemble des prestations à la demande
- d'optimiser les résultats de l'entreprise par une formation adéquate des prix.

Les CFF ont fait un grand pas dans ce sens avec les mesures tarifaires du 28 avril 1983. L'augmentation de prix, de 10% en moyenne, a été accompagnée en effet de diverses restructurations et de nouvelles offres ont été lancées.
Deux essais sont actuellement tentés pour permettre de déterminer l'influence des prix sur le marché.

Depuis deux ans, les CFF innovent dans le domaine de la communication: leur publicité atteint le client potentiel directement à son domicile ou à son lieu de travail.


nouveau
e train
de voyage des CFF No 3/mai 1983
Zum Beispiel in die Toscana
Ausflugsland
Das Angebot
Zum Beispiel ins Languedoc/Roussillon
Ferien ohne Schrecken
Die Ferienbahn im sommerlichen Aufwind
Schnupperfe
im Städtezu
Das Angebot
neue
der zu
Das Reisemagazin der SBB Nr.4/Nov.1983
managers 1/83
Dorts
immer S
Persönlic
Paris begin
intercity
Der SBB-Informationsservice für Manager 4/83
ées quatre-vingts seront
de l'heure... • Bagages-
nde du travail • Le train
Vos CFF
zer Künstler werben für die SBB • Über Sinn und
der Langfristprognostik • Wagen nach Mass •
beim Reisen • Das Firmen-Generalabonnement •
rs rückt näher
Ihre SBB

– Billets du soir. Sur douze parcours-tests de courte distance (36 km au plus), des billets du soir d'aller et retour sont offerts depuis mai 1983 avec une réduction de prix de 50%. Ils ne sont valables qu'à partir de 18 heures. L'essai doit montrer comment la clientèle réagit aux facilités tarifaires dans différentes conditions (régions, ville et campagne, lignes principales et secondaires, été et hiver). Il durera jusqu'à fin septembre 1984.
– Billets pour les mini-groupes. Depuis novembre 1983, une réduction de 20% est accordée sur les prix des billets ordinaires aux groupes de 3 à 5 personnes qui voyagent ensemble sur un trajet d'au moins 37 km. La mesure vise à gagner de nouveaux clients et à mettre à profit les capacités disponibles. L'essai permettra aussi de juger si la formule doit être reprise définitivement dans l'offre des chemins de fer.

Le groupe de travail constitué à fin 1982 en vue de l'interconnexion tarifaire à Zurich a abordé au début de 1983 l'étude de toutes les questions que soulève un tel projet. Il a pour mandat de réaliser une tarification unique pour la mise en service, en 1990, du réseau express régional. Des études analogues sont en cours dans les autres régions du pays avec la participation des CFF; leur but est la création ou l'élargissement d'interconnexions tarifaires, notamment dans le canton de Genève, dans la région de Lucerne ainsi que dans les agglomérations de Berne et de Bâle.

Publicité

Dans les transports de voyageurs, la publicité s'adressait surtout aux touristes et aux hommes d'affaires. Afin de promouvoir le tourisme ferroviaire et les voyages en train de manière générale, les CFF publient «Le nouveau train», magazine qui suscite l'intérêt du public, ainsi que la brochure «Pour vos randonnées le train», contenant un grand choix d'excursions. Quant à la revue «Intercity», elle informe régulièrement les hommes d'affaires sur les nouvelles offres des CFF.
La présentation des bons de voyage des entreprises suisses de transport a été remaniée; ces bons sont désormais imprimés en couleurs. Une campagne de «Bons-cadeaux 1983», lancée en décembre, a fait monter leurs ventes de 15% par rapport au même mois de l'exercice précédent.

Réservation électronique des places

La centrale de réservation des CFF a traité 1 818 085 places assises et couchées, soit 4% de plus qu'un an auparavant. Dans le cadre de l'interconnexion des installations entre les pays de l'Europe occidentale, les CFF ont retiré 966 730 places auprès de leurs partenaires étrangers et leur en ont fourni 463 204. L'accroissement est respectivement de 27% et de 19% d'une année à l'autre, notamment à la suite du raccordement de l'installation de réservation de la SNCF ainsi que du trafic créé par les TGV entre Paris et Genève.

Transport de marchandises

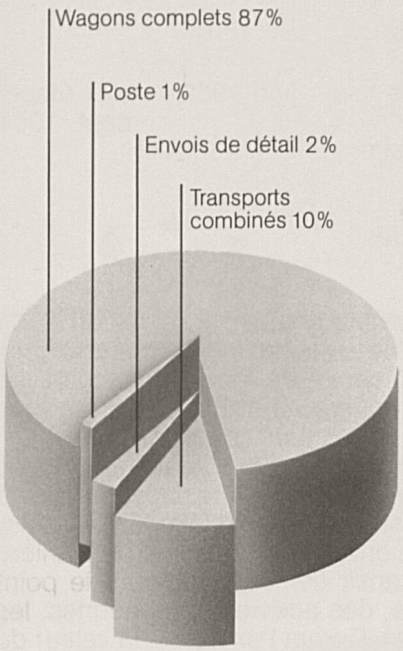
Evolution du trafic marchandises des CFF en 1983, par rapport à l'année précédente

	Quantités millions de t	%	Prestations millions de t-km	%	Produits millions de francs	%
Total trafic marchandises	41,5	– 0,9	6 405	– 1,5	1 132,8	+ 2,7
Wagons complets	36,0	– 2,0	5 153	– 4,2	726,2	+ 2,1
– trafic intérieur	15,7	– 3,5	1 581	– 2,3	270,7	+ 5,0
– exportations	2,1	– 1,1	338	– 4,7	54,4	+ 2,8
– importations	11,1	+ 6,4	1 296	+ 5,2	210,7	+ 9,7
– transit	7,1	–10,3	1 938	–10,8	190,4	– 8,8
Transports combinés	4,2	+11,3	1 088	+12,2	49,4	+18,0
– grands conteneurs	2,4	+ 8,9	581	+11,0	31,6	+18,7
– ferroutage	1,8	+14,8	507	+13,6	17,8	+16,8
Envois de détail	0,9	–10,5	116	+ 5,9	193,5	– 0,1
Poste	0,4	+ 5,9	47	+ 5,9	97,2	+ 9,0

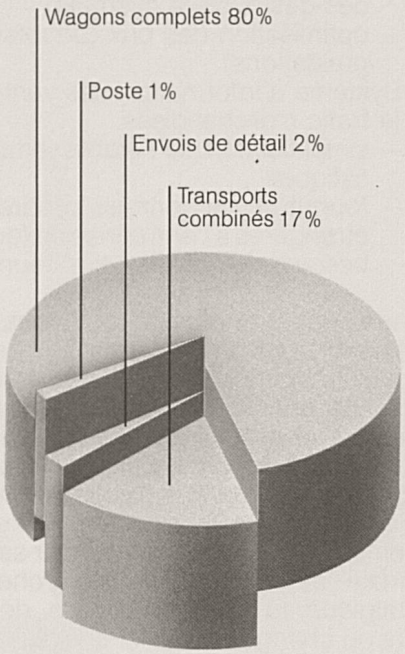
Evolution

En 1983, le trafic marchandises a suivi successivement deux tendances contraires. Après une chute de tonnage de 4% au cours du premier semestre comparativement à la période correspondante de 1982, il a bénéficié d'un redressement remarquable par la suite, si bien que la baisse n'a été que de 0,9% pour l'ensemble de l'exercice.
Deux facteurs notamment ont contribué à ces résultats: les fortes importations d'huile minérale pour la reconstitution des stocks et l'essor des transports combinés, spécialement celui du ferroutage en transit. Face à ces augmentations bienvenues du trafic, il faut cependant enregistrer diverses bais-

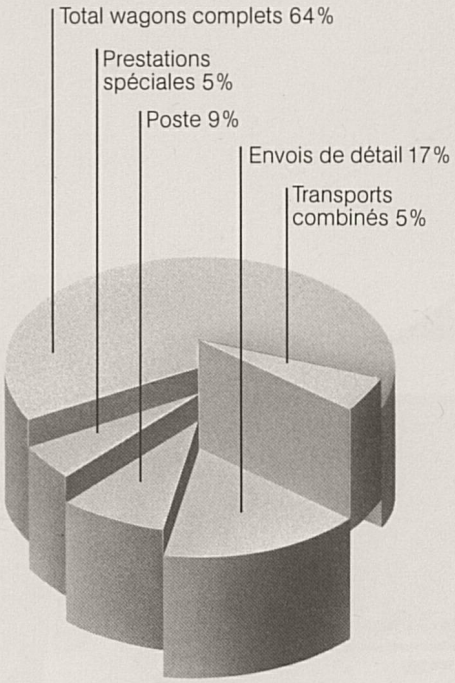
Quantités
Tonnes



Prestations
Tonnes-km



Produits
Francs



ses, en particulier dans le transit ordinaire. Outre la crise persistante des aciéries européennes, la concurrence renforcée du camion et des réseaux voisins s'est encore fait sentir dans le trafic nord-sud.
La régression constatée depuis des années dans le trafic de détail s'est poursuivie. En plus des pertes dues à la conjoncture, une part des transports a passé à la route. Avec la nouvelle conception du trafic de détail, qui vient d'être adoptée, les chemins de fer espèrent juguler l'hémorragie et renforcer leur position sur le marché (voir «Améliorations de l'offre», ci-dessous).

Produits du trafic

En dépit d'une régression de 0,9% du tonnage, les produits marquent un progrès de 2,7% d'une année à l'autre. Un tel résultat doit être considéré comme bon, étant donné la situation économique et la pression de la concurrence.

Marketing

Amélioration de l'offre dans le trafic marchandises

	Mesures	Décision	Réalisation
1	Nouvelle conception des wagons complets – optimisation des prestations (acheminement des wagons, triages, etc.) – optimisation des recettes (politique des prix adaptée aux différents marchés)	sept. 1983	1984–1985
2	Nouvelle conception du trafic de détail – offre de transport globale (service porte à porte) – politique des prix tenant compte du marché et des prestations	déc. 1983	1er janv. 1985
3	Nouvel éventail de prix dans le trafic marchandises – offre tarifaire simplifiée – optimisation des recettes (épuisement des possibilités de recettes)	fév. 1983	1er janv. 1986
4	Organisation des services extérieurs à l'étranger – simplification des processus de travail – optimisation de la coopération avec la clientèle, avec délégation des tâches, des responsabilités et des compétences	fév. 1983	1er juin 1984
5	Collaboration internationale – bilatérale (étude globale des courants de trafic Suisse-France, avec la SNCF) – multilatérale	oct. 1983	1er juin 1984

6	Conception de l'offre dans les transports combinés – optimisation des prestations (en fonction des désirs de la clientèle) – optimisation des prix (adaptation aux prestations)	juil. 1983	1er nov. 1984
7	Système d'information des ventes dans le trafic marchandises – simplification de l'établissement de statistiques – fourniture de données propres et étrangères à l'entreprise en fonction des besoins des divers utilisateurs	juin 1982	1re étape: sept. 1984

A une époque de rapides mutations, il importe d'adapter aussi les outils du marketing. C'est ainsi que les CFF ont redéfini les segments de marché dans le trafic marchandises, pour renforcer l'efficacité de leur prospection. Le client a la priorité; ses divers besoins en matière de transport seront tous traités à l'avenir par un seul spécialiste, le promoteur de trafic.
Les pourparlers avec les expéditeurs ont été ardus, mais loyaux. L'âpreté de la concurrence réduit la marge de manœuvre pour les futures adaptations de prix dans certains segments du marché ou sur certaines relations. Des aménagements tarifaires, modulés par secteurs, ont permis d'épuiser de manière optimale les possibilités du marché. Le transit demeure toujours le point névralgique. En plus de la crise, déjà citée, des aciéries européennes, les cours du change jouent ici un rôle important. Durant l'exercice, la valeur du franc suisse a enregistré une hausse de 5% sur le mark allemand, de 11% sur la lire italienne, de 13% sur le franc français et de 5% sur le schilling autrichien. Cette poussée du franc suisse neutralise bien souvent les effets des relèvements de prix dans le transit et a des retombées sur la rentabilité des transports. Grâce à une politique des prix nuancée, il a été possible de compenser presque entièrement la chute de tonnage constatée dans les envois de détail.
Avec la création d'une planification intégrée de l'entreprise, les programmes ont été systématisés dans le secteur des marchandises. Plusieurs aménagements de l'offre, destinés à renforcer la position du rail, sont à l'étude ou sur le point d'être appliqués (voir «Améliorations de l'offre»). Ils devraient se concrétiser par l'application rapide des mesures prévues au niveau des ventes et de la production.
Enfin, diverses campagnes publicitaires ont été organisées. Il convient de citer en l'occurence celle des prix «d'essai», destinée à attirer de nouveaux trafics au chemin de fer et celle des voies de raccordement, lancée en vue de promouvoir la construction de voies-mères dans les zones industrielles des communes ou des cantons.

Stratégie de l'offre dans le trafic de détail

Actuellement, les colis de détail urgents sont acheminés comme messageries, les autres en régime petite vitesse. La main-d'oeuvre et les installations requises sont importantes et coûteuses. Depuis des années, les recettes ne couvrent pas, et de loin, les dépenses dans ce secteur. Les diverses mesures de rationalisation et les réorganisations n'ont pas modifié fondamentalement la situation. La structure de l'offre dans le trafic de détail a donc été entièrement repensée. A l'appui d'une analyse du marché, de l'entreprise et de l'environnement, les CFF ont élaboré une offre qui répond aux besoins et qui améliore le rapport entre les coûts et les produits, conformément au mandat de prestations. Au début d'octobre, la nouvelle stratégie de l'offre a été soumise à l'appréciation de la clientèle et des partenaires sociaux.
Se fondant sur les résultats de cette étude, le conseil d'administration a décidé, lors de sa séance du 1er décembre 1983, de réaliser la nouvelle offre du trafic de détail. Celle-ci devrait être lancée le 1er janvier 1985. Les deux systèmes d'acheminement actuels, savoir les messageries et la petite vitesse, seront groupés en un régime unique «envois de détail». Les colis seront acheminés du lundi au vendredi dans un délai de 24 à 48 heures sur les grandes relations. Quelque 145 gares des CFF demeureront ouvertes au trafic de détail.

En 1983, le volume du ferroutage a enregistré une fois de plus un accroissement largement supérieur à la moyenne (14,8%), contribuant ainsi à délester la route.

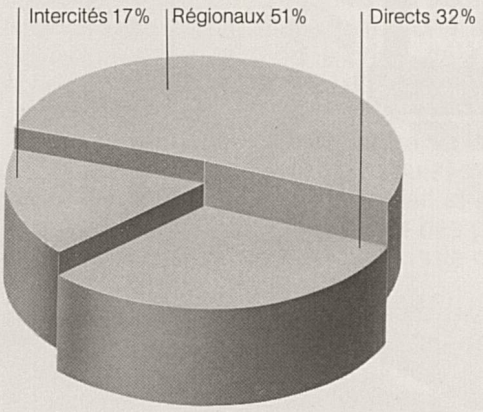
A partir de ces centres régionaux, un service de camionnage assurera la desserte à domicile pour la clientèle située dans les zones d'apport des quelque 400 gares fermées au trafic de détail. Ainsi, pour les clients du rail, la grille de desserte d'aujourd'hui est maintenue.
La nouvelle stratégie de l'offre tient compte des besoins futurs du marché. Elle est en harmonie avec le mandat de prestations, puisqu'elle est résolument orientée vers le marché et qu'elle améliore le rapport coûts-produits.

Production

D'un exercice à l'autre, les prestations des trains voyageurs ont passé de 74,1 à 79,3 millions de trains-kilomètres (+ 7,1%, desserte cadencée depuis le 23 mai 1982). En 1981, elles s'étaient chiffrées à 67,0 millions, nombre inférieur de 15,5% à celui de 1983.
Les trains voyageurs des CFF prévus à l'horaire ont parcouru chaque jour l'an passé 212 000 km en moyenne. De plus, pour faire face aux pointes de trafic, il a fallu mettre en marche 5154 trains spéciaux et de dédoublement, soit 15% de moins qu'en 1982.

Prestations par catégories de trains

En trafic voyageurs, les trains régionaux assurent comme par le passé environ la moitié des prestations totales.



L'ensemble des transports de marchandises a nécessité 28,015 millions de trains-kilomètres (- 2,3%) et 739 701 heures de train (- 1,3%).
Le trafic au départ et à destination des ports rhénans a progressé de 6,6%, pour s'établir à 5,161 millions de tonnes, dont 4,329 millions (83,9%) proviennent des importations. L'augmentation découle pour l'essentiel des envois de carburants et de combustibles liquides. Le transit s'est chiffré à 0,680 million de tonnes, soit 27% de moins qu'en 1982. Sur l'ensemble des arrivages, 40% des marchandises ont été enlevées par trains entiers dirigés directement vers une ou plusieurs destinations.
Les 20 315 trains complets (dont 5649 pour les combustibles liquides, 4529 pour le ferroutage et 2224 pour le gravier) ont transporté près de 22 millions de tonnes brutes; la moyenne des charges remorquées par train s'est établie à 1050 tonnes.
Avec la baisse générale du trafic, 5300 wagons étaient immobilisés chaque jour en moyenne, contre 4000 l'année précédente.

Evolution du trafic et de la production 1980 - 1983

Année	Millions de t nettes	Indice	Milliards de t-km nettes	Indice	Prestations ferroviaires effectives Millions de km	Indice	Heures de train	Indice
1980	46,270	100	7,385	100	29,922	100	774 978	100
1981	45,261	98	7,137	97	29,472	98	758 256	98
1982	41,924	91	6,501	88	28,664	96	749 222	97
1983	41,530	90	6,405	87	28,015	94	739 701	95

Entre 1980 et 1983, les tonnes nettes ont rétrogradé de 10,2% et les t-km nettes de 13,3% (ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard le 5 septembre 1980). Les prestations des trains n'ont pas suivi aussi rapidement la contraction, car il importait de maintenir la qualité des prestations.