Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1988)

Rubrik: Marketing et production

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 11.07.2025

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

Marketing et production

Transport de voyageurs

Evolution du trafic voyageurs en 1988 comparativement à 1987

	Produits MFr	%	Trafic millions de voyageurs	%	Prestations millions de v-km	%
Ensemble du trafic voyageurs	1285,8	+ 1,9				
Transport de personnes	1256,9	+ 1,8	259,3	+0,7	10 804	+1,2
– Trafic intérieur	977,1	+ 2,7	250,4	+0,7	9 349	+1,9
voyages individuels	542,7	– 0,8	87,5	–1,0	4 162	+1,0
voyages en groupes	44,6	+ 1,2	6,3	+1,9	499	– 4,2
abonnements d'affaires et de tourisme	183,4	+ 9,0	12,4	+3,4	1 384	+0,2
abonnements de parcours et cartes multicourses	206,4	+ 7,5	144,2	+1,4	3 304	+4,9
– Trafic international	230,8	– 3,4	8,9	+0,4	1 455	–3,9
Bagages	23,1	+ 2,7				
Automobiles accompagnées	5,8	+11,8				

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

La rubrique «transport de personnes» comprend 49 MFr d'autres produits non repris dans les chiffres qui suivent; il s'agit notamment de l'indemnité pour les facilités tarifaires de la Confédération (41 MFr), de recettes provenant de trains d'exposition et de produits imputables à une autre période comptable.

Produits de transport

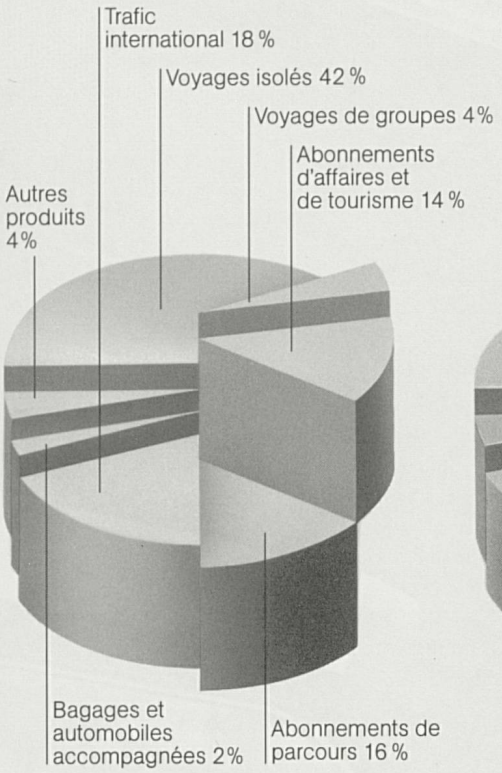
En 1988, les CFF ont accru leurs produits de 23,5 MFr dans les transports de voyageurs. Le résultat, de 1285,8 MFr, dépasse de presque 12 millions les prévisions, qui portaient sur 1274 MFr. Il est dû aux nombreuses innovations introduites par l'entreprise en 1987 (étoffement de l'horaire et modifications de l'assortiment de titres de transport) dont les suites positives se sont répercutées pour la première fois sur une année entière. Une part déterminante des résultats favorables revient aussi aux campagnes promotionnelles organisées pour l'abonnement ½-prix, qui compte 1,7 million de titulaires à fin 1988. Dans les voyages individuels, le report croissant du trafic sur les billets à ½-prix et les cartes multicourses correspondantes a entraîné une diminution des produits supérieure aux prévisions. Celle-ci a toutefois été plus que compensée par l'excellent résultat réalisé dans les abonnements d'affaires et de tourisme. Pour ce qui concerne les abonnements de parcours, l'augmentation des produits est due au succès éclatant des cartes multicourses introduites au 31 mai 1987 (+35%). En trafic international, en revanche, il n'a pas été possible d'atteindre les résultats de l'exercice précédent (–8 MFr).

Trafic

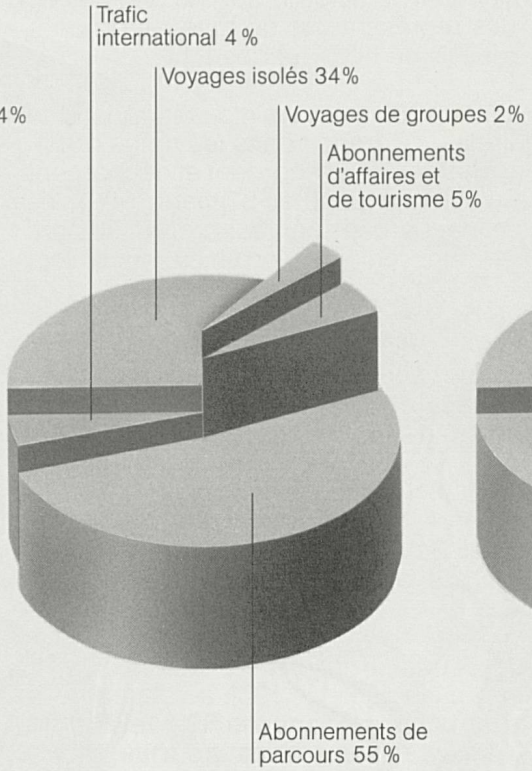
En 1988, le résultat record de l'année précédente a encore été dépassé. Le nombre de personnes transportées s'est accru de 1,7 million pour s'inscrire à 259,3 millions. Les prestations vendues ont augmenté de 124 millions de voyageurs-kilomètres pour atteindre 10 804 millions. La distance moyenne par voyage a passé à 41,7 km (+0,5%). L'accroissement du trafic a concerné surtout le secteur des loisirs (+10,4%), alors que les déplacements pour raisons professionnelles ont augmenté dans une mesure moindre (+2,2%). La part de marché du rail en Suisse (distances supérieures à 3 km) a enregistré une nouvelle progression pour s'établir à 29,4% en 1988 (+1,3%). Depuis 1984 (22,7%), la tendance ascendante de ce secteur est constante. Durant le même intervalle, la part de marché de l'automobile a diminué de 67,4% à 61%, confirmant ainsi clairement l'effet positif de l'accroissement des prestations, ainsi que des nombreuses nouveautés offertes par les chemins de fer, combiné aux mesures «écologiques» de la Confédération. Depuis 1987, l'on constate en effet une utilisation croissante du rail pour certains déplacements à l'intérieur du pays, notamment pour les voyages touristiques sur des distances importantes.

Téléphoner à 140 km/h. Depuis le 29 février 1988, certains trains IC sont équipés de cabines téléphoniques. Au cours de l'année d'introduction, jusqu'à 460 communications par jour (Suisse et étranger) ont été comptées dans les trains CFF.

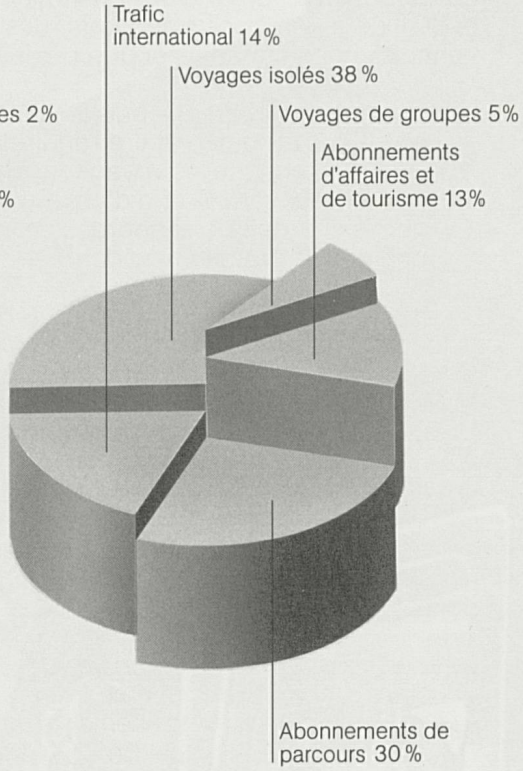
Produits
1285,8 millions de francs



Trafic
259,9 millions de voyageurs



Prestations
10 935 millions de voyageurs-km



Innovations en trafic voyageurs

Programme d'excursions Le 1er mai 1988, les CFF ont introduit une nouvelle conception en matière d'excursions, comprenant un grand choix d'offres pour les loisirs. Ils se sont fixé comme objectif de raffermir la part du rail sur tout le marché suisse des excursions et, en même temps, d'accroître les produits. Le positionnement marqué et la structuration des lignes de produit «RailHorizon», «RailFitness» et «RailCulture», ainsi que les offres variées selon les régions permettent d'atteindre cet objectif. La nouvelle offre «Loisirs» fait l'objet d'une intense activité de communication (revue «Evasion», catalogue, papillons A4 dans les présentoirs self-service).

Nouvelle offre pour les touristes étrangers Avec la collaboration des entreprises de transport concessionnaires, l'offre destinée aux touristes étrangers a été remaniée. Le «Swiss Pass» a remplacé la «Carte suisse de vacances» et englobe maintenant aussi les entreprises de transports urbains. La «Swiss Card», nouveau titre de transport forfaitaire, est valable pour un aller et retour depuis les points frontières et les gares des aéroports à destination de n'importe quelle gare à l'intérieur du pays; elle permet en outre de retirer des billets à ½-prix durant un mois. Cette nouvelle gamme est offerte à partir du 1er janvier 1989. L'offre «Fly Rail Baggage» constitue une première mondiale. Avec ce système, le client peut expédier ses bagages personnels, munis d'une étiquette d'acheminement spéciale, depuis chaque aéroport du monde à destination de la gare suisse désirée.

Express Guillaume Tell Cette offre touristique haut de gamme comprend un trajet en bateau sur le lac des Quatre-Cantons de Lucerne à Flüelen, le repas de midi, ainsi qu'un trajet en chemin de fer dans trois voitures-salons et une voiture panoramique du chemin de fer MThB de Flüelen à Lugano/Locarno ou vice versa. Du 29 mai au 23 octobre 1988, l'on a compté 4983 personnes en trafic nord-sud et 4098 voyageurs dans le sens inverse. Pour l'année 1989, les options déjà annoncées (env. 20 000 personnes) laissent entrevoir une augmentation sensible dans ce secteur.

Handicapés et transports publics Le service de coordination des CFF pour handicapés, rattaché au Marketing voyageurs et créé après la journée d'information sur le thème «Rail 2000: aussi pour les personnes âgées et les handicapés?», a commencé ses activités. A l'intérieur de l'entreprise et pour les tiers, ce service s'occupe de questions de principe en la matière.

Un programme pour handicapés est en voie d'élaboration. Les revendications de ces derniers en matière de transports publics sont maintenant traitées au sein d'un organe de contact, auquel participent, sous la présidence de l'Office fédéral des transports, des représentants de tous les groupements de handicapés ainsi que des CFF, de l'UTP et des PTT.

Transport de bicyclettes Depuis le 29 mai 1988, le chemin de fer transporte les bicyclettes au prix unitaire réduit de trois francs dans les trains régionaux, pour autant que les voyageurs chargent, transbordent et déchargent eux-mêmes leur vélo. A titre d'essai (prolongé jusqu'au 31 mars 1989), les bicyclettes chargées, transbordées et déchargées par leur propriétaire ont été acheminées gratuitement dans les trains régionaux en fin de semaine.

Location de bicyclettes Après les expériences faites en 1987, le programme de location de bicyclettes a été adapté au 28 mars 1988. Une simplification de l'offre, la gestion de tout le parc par des centres régionaux et l'extension de l'offre «Vélo à gogo» ont fait augmenter le nombre de locations à plus de 90 000 (+10%) tout en diminuant les transports à vide.

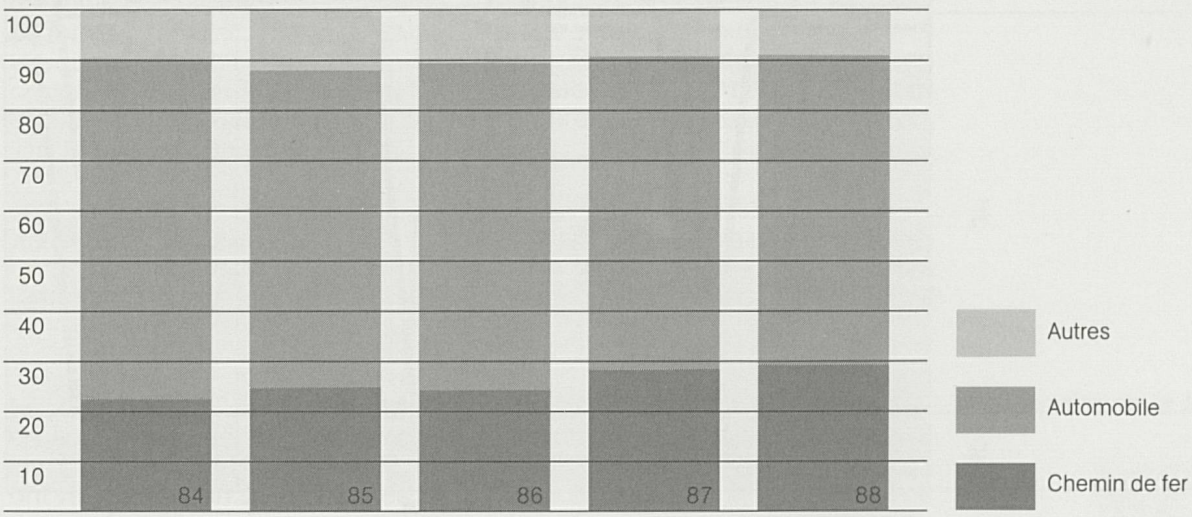
Check-in à la gare Depuis le 1er mai 1988, les passagers de Swissair peuvent procéder au check-in dans huit gares. Cette nouveauté s'est répercutée favorablement sur l'offre «Fly Rail Baggage» au départ de la Suisse; le trafic correspondant de certaines gares a connu un développement allant jusqu'à 100%.

Trains d'automobiles accompagnées Pour la première fois depuis 25 ans, un train d'automobiles accompagnées a été offert en 1988 au départ de la Suisse. Il a circulé en fin de semaine du 17 juin au 10 septembre 1988 entre Zurich Altstetten et Naples. En 13 allers et retours, il a transporté 778 automobiles et 2411 personnes. Sur la base de ce résultat réjouissant, l'offre sera étoffée en 1989.

Matériel roulant Le 1er octobre 1988, les quatre premiers véhicules de la nouvelle génération de 19 voitures-restaurants ont été mis en circulation. Ils remplacent les voitures self-service dans les trains IC de la ligne Genève–Bienne–Zurich–Romanshorn. Les voyageurs apprécient ces véhicules et l'offre nouvelle.

Répartition modale en trafic intérieur

Prestations en % des v-km



Depuis 1984, la part du chemin de fer en trafic intérieur (trajets de 3 km et plus) a passé progressivement de 22,7% à 29,4%, alors que la part de l'automobile a rétrogradé de 67,4% à 61%. Les chiffres montrent qu'un certain transfert s'est produit, notamment en 1987 et 1988. En 1988 toutefois, la mobilité générale a aussi augmenté. (Ces résultats sont basés sur le sondage permanent en trafic voyageurs, qui porte sur 1000 interviews téléphoniques par mois.)

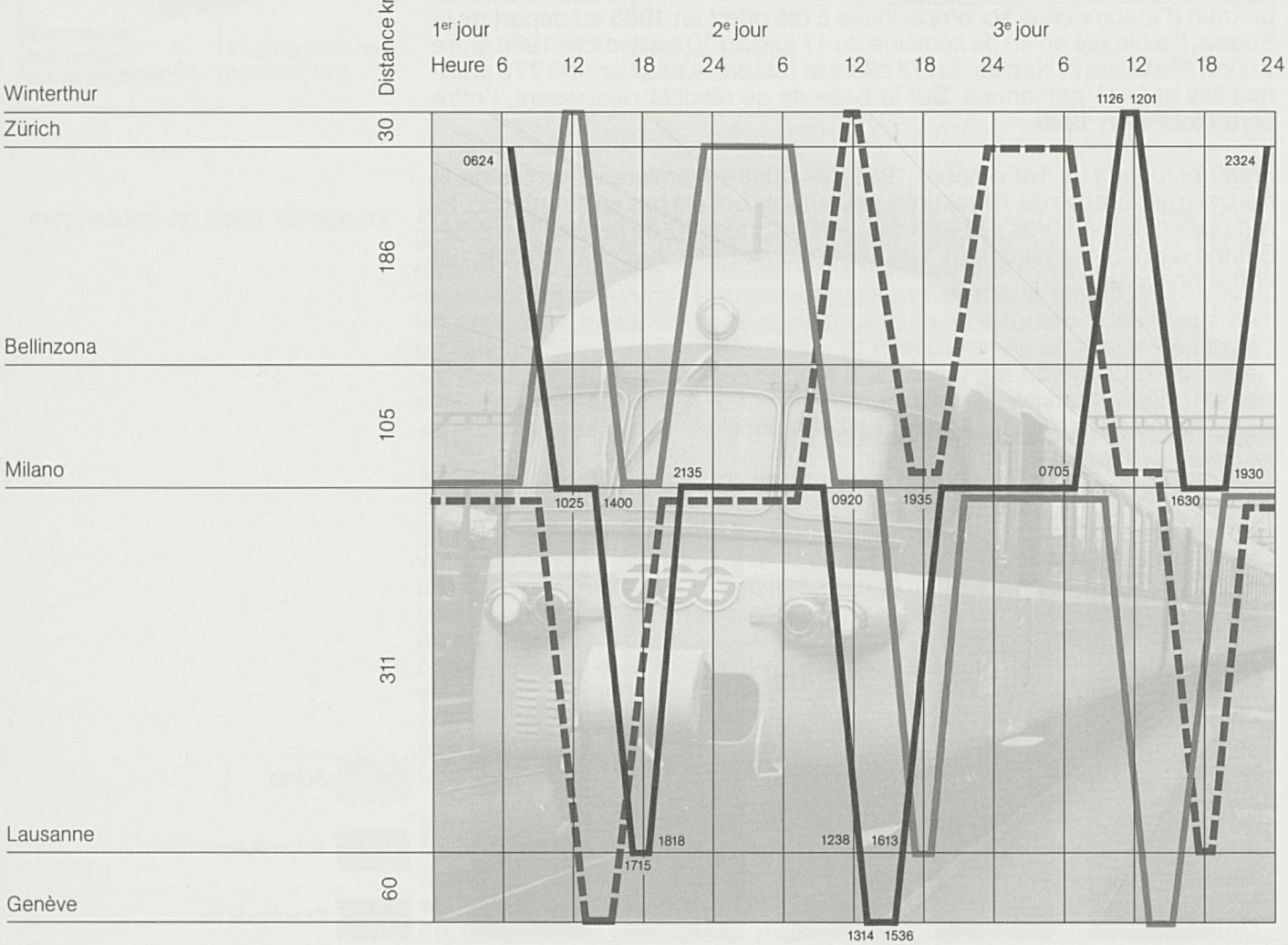
A titre d'essai, une voiture-bureau a circulé du 1er novembre 1988 au 31 mars 1989 sur la relation Genève-Aéroport–Bienne–Zurich–Romanshorn en collaboration avec la maison Waser Bürocenter. Doté d'un petit local pour conférences, d'ordinateurs personnels, d'appareils téléphoniques et de Téléfax, le «bureau roulant» permet aux hommes d'affaires de travailler durant leur déplacement sans être dérangés.

Eurocity «Gottardo» Depuis le 25 septembre 1988, des anciennes rames quadricourant TEE circulent entre Zurich et Milan comme EC «Gottardo». Complètement réaménagées, elles comprennent maintenant, outre une voiture-bar, des places assises non seulement de 1re, mais aussi de 2e classe.

Téléphone dans le train Des trains dotés d'une cabine téléphonique circulent depuis le 29 février 1988 sur l'axe ouest–est, sur la relation Bâle–Berne–Brigue/Interlaken, ainsi que, depuis l'été 1988, sur la ligne du Pied du Jura. Avec une moyenne quotidienne de 22 conversations, l'offre a été mieux utilisée que prévu.

Communautés tarifaires
– Lucerne: A compter du 1er janvier 1988, les cantons d'Obwald et de Nidwald ont été inclus à la communauté des abonnements.

Affectation des compositions ex-TEE transformées



Depuis le 25 septembre 1988, une composition ex-TEE des années soixante, entièrement rénovée, assure chaque jour entre Zurich et Milan l'EC «Gottardo». A compter du 28 mai 1989, certains EC Genève/Lausanne et Milan seront également assurés par des rames de ce type. Le graphique montre le roulement tel qu'il se présentera à partir du changement d'horaire de 1989; la distance journalière effectuée par ces compositions varie entre 740 et 930 km. Avant leur rénovation, les rames ex-TEE avaient en majorité déjà parcouru plus de cinq millions de kilomètres.

- Zoug: La communauté des abonnements de la région de Zoug a été mise en vigueur le 1er janvier 1988. Elle permet de voyager à un prix unitaire dans tout le canton de Zoug et dans les régions limitrophes du canton de Schwyz.
- Schaffhouse: Le 1er juin 1988, la communauté des abonnements de la région de Schaffhouse est entrée en vigueur. La région comprend tout le canton de Schaffhouse et les régions limitrophes des cantons de Thurgovie et de Zurich. Avec des lignes de la DB, c'est la première fois qu'une communauté suisse inclut une entreprise étrangère de transports publics.
- Zurich: Le tarif des abonnements «AboPlus» est entré en vigueur le 1er septembre 1988. Cette solution transitoire, qui sera appliquée jusqu'à l'introduction de la communauté zurichoise de trafic, englobe, dans les limites du canton de Zurich, les lignes d'accès aux villes, les nouvelles zones communautaires des villes de Zurich et de Winterthour, ainsi que le réseau régional d'autobus de Zurich. A titre d'essai, les abonnements annuels et mensuels d'usage général sont impersonnels sur les lignes des CFF, donc transmissibles.

Promotion des ventes La campagne «13 mois au prix de 12» a fait augmenter à 1,7 million le nombre des abonnements ½-prix en circulation. Pour sa part, la campagne promotionnelle en faveur des cartes journalières lancée en été a également obtenu un grand succès (+3,5 MFr).

Grâce à des efforts particuliers, il a aussi été possible d'accroître la vente des arrangements forfaitaires offerts par les voyagistes.

Pour mieux mettre à profit les capacités disponibles au mois de novembre, la campagne «Oiseaux migrateurs» a duré quatre fins de semaine. Quelque 315 000 cartes journalières spéciales ont ainsi été vendues, dont 70% à des titulaires d'abonnements ½-prix. Après déduction de toutes les charges, cette campagne a procuré un supplément de produits de quelque 0,8 MFr.

Terminaux électroniques de vente Après les 54 plus grandes gares, les principales agences de voyages contractuelles ont été équipées pour la vente informatisée des titres de transport. Au cours d'une deuxième phase, 100 autres services seront également dotés de terminaux.

Navigation sur le lac de Constance

En 1988, la flotte des CFF sur le lac de Constance a réalisé ses meilleurs résultats. Par rapport à l'exercice précédent, le nombre de passagers transportés sur les bateaux des CFF a augmenté de 21% pour s'inscrire à 464 451; il dépasse de 18,2% les résultats de l'année record 1979. Le trafic d'excursion, les voyages circulaires et les courses spéciales (169 571 passagers, soit 21,3% de plus qu'en 1987) ont profité des conditions météorologiques favorables. Le bac Romanshorn–Friedrichshafen, exploité en commun avec la DB, a effectué 8431 traversées, soit à peu près autant qu'une année auparavant (8405). Le nombre des véhicules transportés, 116 142, a augmenté de 18,3%.

	1987	1988	
Automobiles, autocars	57 819	60 484	(+ 4,6%)
Camions, remorques	14 156	15 557	(+ 9,9%)
Deux-roues	26 220	40 101	(+52,9%)

Centenaire de la ligne du Brünig

Les CFF ont fêté l'anniversaire de leur seule ligne à écartement métrique en organisant une série de campagnes, de manifestations et d'offres spéciales. Du 1er mai au 30 juin 1988, les gares situées de Lucerne à Interlaken ont vendu environ 95 000 cartes journalières du centenaire, au prix unique de cinq francs, valables pour des déplacements en 2e classe sur la ligne du Brünig. Dans le contexte du programme d'excursions valable pour l'ensemble du pays, 4337 «passeports du promeneur» ont été écoulés de mai à octobre 1988. Une voiture-bar circule depuis le 29 mai 1988 sur la ligne du Brünig. Avec l'invitation à participer au centenaire, les 60 000 membres du Junior-Club CFF ont reçu une carte journalière gratuite, valable pour un adulte et le membre du Junior-Club pour des voyages en 2e classe sur la ligne du Brünig. Du 4 juin au 16 octobre 1988, plus de 10 000 enfants en ont profité.

Transport de marchandises

Evolution du trafic marchandises en 1988 par rapport à 1987

	Produits MFr	%	Quantités millions de t	%	Prestations millions de tkm	%
Cargo CFF	1179,4	+2,3	48,2	+ 8,4	7502	+10,1
Cargo Rail	802,0	+3,5	40,1	+ 6,6	5692	+ 7,8
– trafic intérieur	318,3	+3,7	18,2	+ 5,9	1747	+ 5,3
– exportations	51,0	–1,0	2,0	+ 0,2	303	– 0,9
– importations	218,3	+3,9	11,0	+ 5,9	1162	+ 6,2
– transit	214,4	+4,1	8,9	+10,7	2480	+11,6
Cargo Combi	61,4	+3,0	6,7	+21,8	1640	+20,2
– grands conteneurs	35,5	+2,2	3,3	+15,7	691	+10,8
– ferroutage	25,9	+3,8	3,4	+28,5	949	+28,1
Cargo Domicile	160,7	+1,3	0,9	+ 3,7	111	+ 3,6
Poste	105,8	+0,1	0,5	+ 4,5	59	+ 4,5

Le total de 1179,3 MFr comprend 49,4 MFr de produits accessoires non repris dans les chiffres qui suivent (taxes sur les prestations fournies en liaison avec Cargo Rail et Cargo Domicile, rentrées provenant de l'entreposage).

Produits de transport et évolution du tonnage

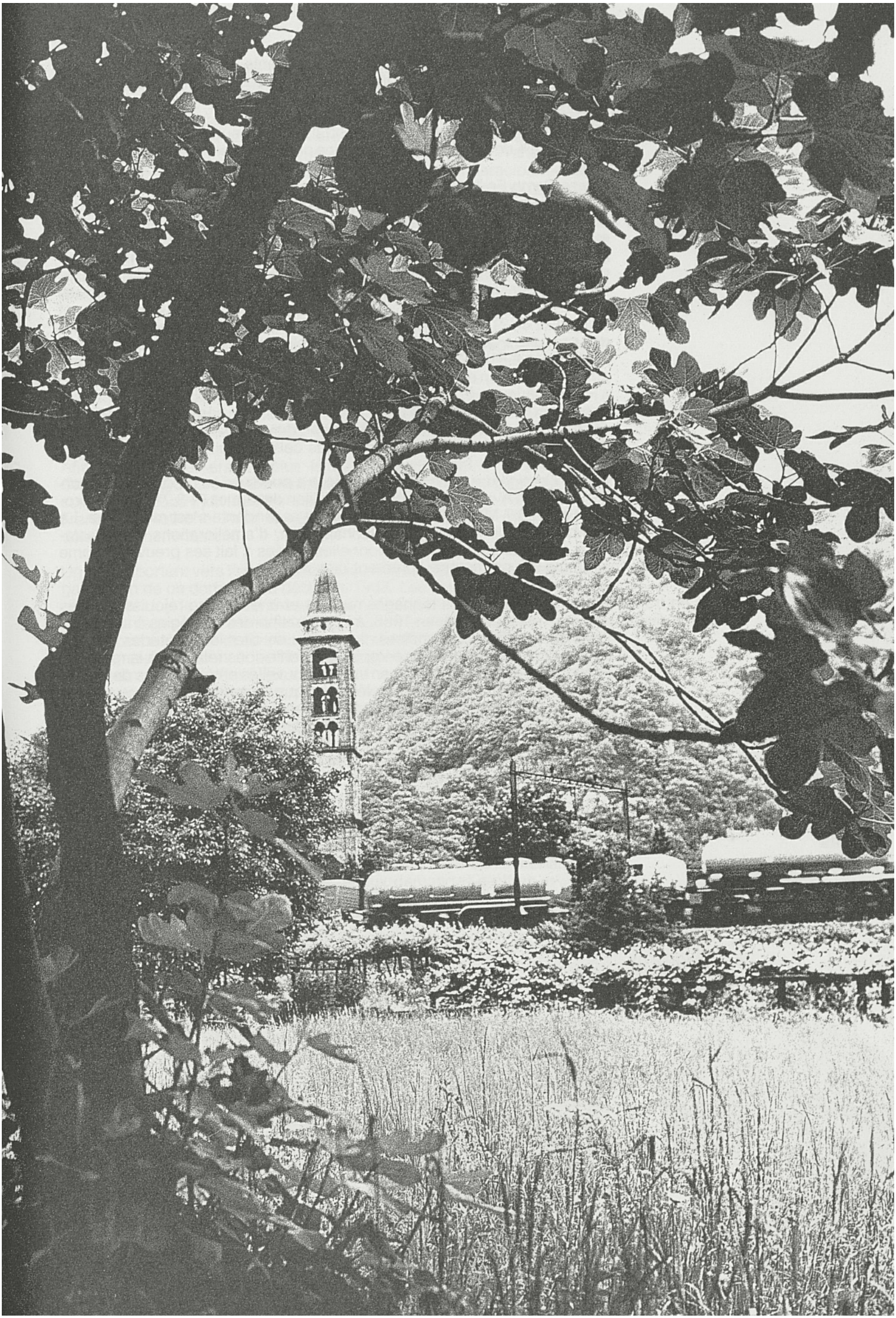
Cargo CFF En trafic marchandises, les CFF ont enregistré une année record. Le tonnage de 48,2 millions de tonnes – qui correspond à une amélioration de 8,4% par rapport à l'année précédente – a même dépassé les excellents résultats réalisés durant la période de haute conjoncture du début des années 70. Il a été réjouissant de constater que l'augmentation du trafic a porté sur tous les secteurs commerciaux; dans ce contexte, le transit, mais surtout les grands conteneurs et le ferroutage, viennent nettement en tête avec des taux de croissance à deux chiffres.

Le mouvement ascendant constaté dans l'évolution du tonnage se reflète également dans les prestations de transport, qui se sont accrues de 10,1% pour atteindre 7503 millions de tkm. Etant donné que le trafic voyageurs a aussi nécessité un surcroît notable de prestations, des goulets d'étranglement ponctuels se sont présentés. Une planification plus poussée et la fixation de priorités lors de l'attribution des moyens de production devront permettre de mieux faire face aux pointes de saturation.

Pour les produits, l'on constate également un accroissement, toutefois pas aussi prononcé. Par rapport à 1987, le total des produits du trafic marchandises s'est amélioré de 2,3% et s'élève à 1179,3 MFr. Comme au cours des années précédentes, il a fallu concéder des rabais en raison de la persistance de la forte concurrence (due notamment au prix peu élevé du fuel), qui se sont répercutés négativement sur les produits. Grâce à des mesures concertées pour accroître la productivité, l'on a cependant pu créer une certaine compensation.

Cargo Rail Le flottement de 1987 a été surmonté en trafic Cargo Rail. Avec 40,1 millions de tonnes, ce principal secteur commercial a enregistré une augmentation de 6,6%. Le transit s'est développé d'une manière particulièrement favorable; il s'est en effet accru de 10,7% pour s'inscrire à 8,9 millions de tonnes. En trafic intérieur et dans les importations, l'on a également pu constater un taux d'accroissement réjouissant, de 5,9% dans les deux secteurs, les totaux respectifs s'élevant à 18,3 et 11 millions de tonnes. L'essor notable de Cargo Rail est dû principalement au fait que, dans toute l'Europe, l'industrie sidérurgique s'est remise de la baisse et a même connu dans certains cas une véritable haute conjoncture en raison de la forte demande. L'évolution favorable dans le bâtiment s'est répercutée positivement sur le trafic des matériaux de construction et a contribué de manière essentielle aux bons résultats globaux. Des progrès ont également pu être réalisés dans le trafic avec les grandes entreprises de distribution, où l'on constate des augmentations marquées dans le secteur des biens de consommation. Après les pertes enregistrées en 1987 à la suite de la contraction de la demande intérieure, le trafic des huiles minérales présente à nou-

Des camions qui ménagent l'environnement – ferroutage au Tessin. L'augmentation de 28% du tonnage en 1988 montre bien le succès de ce mode de transport. Photo : train de ferroutage à Giornico.



veau une progression en 1988. Les excellents résultats des ventes de l'industrie automobile ont entraîné un accroissement des transports de véhicules supérieur aux prévisions.

Malgré un recul de 1% dans les exportations, le résultat de Cargo Rail, 802 MFr ou 3,5% de plus que pour l'exercice précédent, est très satisfaisant.

Cargo Combi En 1988, le trafic combiné a enregistré une expansion jamais vue jusqu'ici. Cela concerne tout particulièrement le ferroutage, qui s'est accru de 28,5% pour s'inscrire à 3,4 millions de tonnes. Avec 114 000 expéditions, il a dépassé de loin la marque des 100 000. Les transports de grands conteneurs et de caisses mobiles, gérés par la maison Intercontainer, filiale des Réseaux ferroviaires européens, enregistrent également une augmentation favorable, le tonnage passant à 3,3 millions de tonnes (+15,7%). Les marchandises transportées en technique combinée ont progressé de 21,8% pour atteindre 6,7 millions de tonnes. L'accroissement des produits a cependant été nettement plus modeste; ceux-ci se sont en effet élevés à 61,4 MFr (+3%), contribution de la Confédération non comprise. La pression exercée sur les prix de transport par la forte concurrence a été supérieure à la moyenne; des problèmes de change ont encore aggravé cette situation. Les prix comprimés du trafic combiné ont contribué dans une mesure essentielle à l'évolution des produits du trafic marchandises, notablement moins favorable que celle du volume.

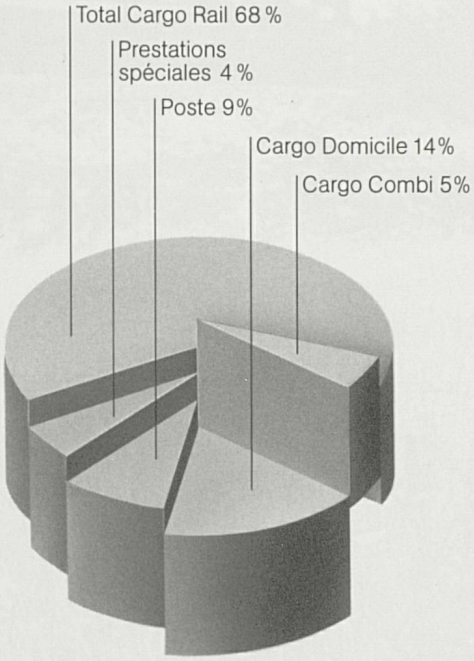
Cargo Domicile Le trafic Cargo Domicile a poursuivi sa progression amorcée en 1987. Avec un tonnage de 0,9 million de tonnes (+3,7%) et des produits de 160,7 MFr (+1,3%), la tendance ascendante s'est maintenue. La combinaison de mesures de rationalisation, d'améliorations des prestations et de campagnes promotionnelles ciblées a fait ses preuves comme stratégie sur ce marché âprement disputé.

Innovations en trafic marchandises

Cargo Rail Malgré des tonnages records et une marche réjouissante des affaires, l'on a travaillé, en 1988, à l'élaboration des stratégies à adopter à l'avenir en trafic marchandises. Il convient de citer ici les études visant à optimiser le trafic des trains complets, les réflexions relatives à la rationalisation de la grille de desserte en vue de nouvelles améliorations de la productivité en trafic des wagons isolés, ainsi que la planification d'une offre en trafic combiné destinée à reprendre les transports routiers à longue distance et les trafics de wagons isolés peu productifs et peu rentables. Des études intensives ont également porté sur la future structure de Cargo Domicile.

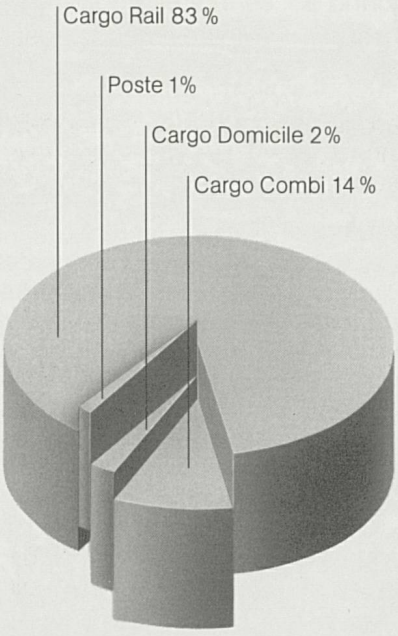
Produits

1179,2 millions de francs



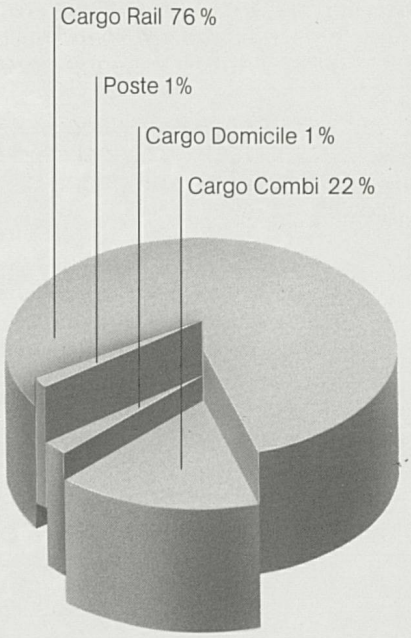
Quantités

48,2 millions de tonnes



Prestations

7502 millions de tonnes-km



Dans le secteur commercial, l'accent a porté sur les transports internationaux, comme l'année précédente. Pour activer le marketing international dans le contexte de l'Union internationale des chemins de fer, un Comité de management des produits a été créé en 1987. Présidé par les CFF, il a poursuivi ses travaux d'une manière conséquente et donné l'impulsion pour fonder les unions d'offre France–Suisse, RFA–Italie, France–RFA et Scandinavie–Italie. Dans ces organismes, les Réseaux participants élaborent des stratégies d'offre communes sur la base d'analyses du marché et formulent les exigences opérationnelles et commerciales qui en résultent. Des améliorations du service douanier et une concentration des trafics sur des axes et des points frontière performants et avantageux constituent les premiers résultats concrets de ces efforts. Actuellement, l'on examine la mise en marche de nouveaux trains directs qui permettraient d'étendre et d'améliorer qualitativement l'offre sur les relations internationales. D'autres unions d'offre auxquelles collaboreront les CFF sont à l'étude.

Les CFF ont acquis une participation de 70% au capital-actions de la SA Castelletti. La clientèle de cette entreprise a réagi positivement, et les affaires ont continué de se développer de manière satisfaisante en 1988. Le personnel de la maison a, lui aussi, bien accueilli cette participation, qui n'a entraîné aucune répercussion notable sur les effectifs. Les transports ferroviaires procurés par Castelletti ont poursuivi leur évolution favorable.

Afin d'encourager encore plus le trafic international, l'offre «Garantie Cargo» n'est plus présentée seulement sur un choix de liaisons, mais aussi sur des relations individuelles demandées par la clientèle vers la RFA, la France et l'Autriche. Avec la «Garantie Cargo», les CFF répondent des délais d'acheminement.

Un pas important vers l'optimisation des ventes a été effectué avec la réorganisation de ce domaine au début de 1988. Les expériences démontrent clairement que le nouveau management de la branche procure d'importants avantages grâce à la nette délimitation de la planification du marketing par rapport à la vente et au traitement du marché, délimitation qui présente une segmentation conséquente selon les groupes de clients; il en est également ainsi dans l'optique des clients, qui ne doivent plus traiter qu'avec un seul partenaire. En même temps, les services de vente ont une bien meilleure vue d'ensemble sur les innombrables marchés partiels et peuvent réagir plus rapidement aux modifications.

Après une longue phase de stabilité des prix, les tarifs ont été relevés de 3% au 1er juillet 1988 pour tenir compte du renchérissement.

Dans le trafic des wagons complets Allemagne–Suisse, le Chemin de fer fédéral allemand et les CFF ont conclu un accord étendu d'autorisation qui permet aux deux réseaux de négocier, à l'intérieur d'une marge déterminée, le prix de transport pour la distance entière sans en référer à l'autre. Ainsi, l'on garantit une réaction rapide aux demandes d'offres et un traitement plus efficace du marché. Des mesures semblables sont aussi à l'étude avec d'autres réseaux partenaires.

Afin de renforcer leur présence sur le marché prometteur de Grande-Bretagne (construction du tunnel sous la Manche), les CFF y ont intensifié leur activité et lancé une campagne de vente pour acquérir des transports par wagons complets.

Une mesure de vente, limitée d'abord au point frontière de Bâle, a porté sur l'acquisition d'un trafic nouveau sur les relations entre la Belgique, les Pays-Bas, certains ports allemands et français et la Suisse; elle a été étendue par la suite aux points frontière de Vallorbe, Delle, Schaffhouse et Constance.

Cargo Combi Pour répondre de manière satisfaisante aux exigences répétées de la CEE visant à obtenir un corridor de transit à travers la Suisse, les CFF ont concentré leurs efforts – en concordance avec les objectifs de la Confédération en matière de politique des transports – sur l'aménagement quantitatif et qualitatif de l'offre de ferroutage. Dans le courant de 1988, de nombreuses améliorations de l'offre ont pu être concrétisées, à savoir:

- Augmentation de la capacité de chargement de 90 000 à 150 000 expéditions par année
- Mise en marche, à partir du 1er janvier 1988, d'une nouvelle paire de trains pour la chaussée roulante entre Bâle et Lugano
- A compter du 1er janvier 1988, relèvement de la hauteur aux angles admissible en trafic accompagné (chaussée roulante) de 3,70 m à 3,80 m, en trafic non accompagné des caisses mobiles à 4 m, et des semi-remorques de 3,80 m à 3,90 m (4 m lorsque certaines conditions techniques sont remplies).

De plus, l'allégement tarifaire de 50 francs sur les envois en transit (rabais du Saint-Gothard), financé par la Confédération et limité à l'origine au 30 mai 1988, a été reconduit jusqu'au 30 juin 1989. Cette mesure d'encouragement a porté sur tous les envois ferroutés et sur tous les envois de caisses mobiles en transit. La Confédération a dépensé en 1988 quelque 6 MFr à ce titre.

En trafic de grands conteneurs, deux paires de trains hebdomadaires ont été mises en marche entre le Danemark et Luino, ainsi qu'une paire quotidienne sur la relation Grande-Bretagne–Suisse–Italie.

Une nouvelle transversale ferroviaire alpine sera également déterminante pour le trafic combiné. Elle permettra le passage libre et rapide aux véhicules d'une hauteur de 4 m aux angles.

Cargo Domicile Les nouvelles diminutions du nombre des centres régionaux, réalisées le 1er janvier et le 1er juin 1988, ont produit les économies et les améliorations de prestations escomptées, cela au profit de la clientèle. Un plus grand nombre de relations directes et des réductions notables des délais d'acheminement sur des relations déterminées, combinées à une disposition plus marquée de certaines maisons à effectuer leurs transports d'une manière qui ménage l'environnement, ont été les raisons essentielles de l'évolution favorable des tonnages et des produits. Avec des mesures promotionnelles concertées, les CFF ont attiré l'attention des clients sur les relations performantes dans le secteur Cargo Domicile International.

Logistique Le développement du système de conteneurisation intermodale (ACTS), qui permet de transborder rapidement et sans problème des conteneurs spéciaux de la route sur le rail, a fait l'objet d'un effort particulier. A la fin de l'année 1988, les CFF ont participé, avec quelques entreprises routières intéressées, à la fondation de la SA ACTS, dont l'activité principale réside dans l'acquisition et la location de conteneurs intermodaux.

Dans le contexte de la diminution des stocks industriels pour des raisons d'économies, les CFF constatent un accroissement de la demande d'entrepôts commerciaux et de prestations logistiques supplémentaires. C'est pourquoi, avec des particuliers intéressés, l'on examine l'aménagement des centres de services existants ou la création de nouveaux centres, offrant une palette complète de services.

Informatique Dans le secteur de l'informatique, les CFF et les réseaux étrangers ont poursuivi les travaux de développement. Avec le projet national CIS (Cargo Information System), les systèmes opérationnels et commerciaux d'information existants sont perfectionnés pour constituer un instrument de gestion performant du trafic marchandises moderne. Les travaux ont avancé de manière à permettre, en 1989, de préparer l'interconnexion internationale des systèmes de planification et de contrôle des transports, qui ont été élaborés à l'échelon national. Sur le plan international, le projet DOCIMEL (DOcument CIM ELectronique) est en préparation. Il s'agit ici de remplacer progressivement la lettre de voiture internationale CIM et d'autres documents qui accompagnent le transport par un système de transmission électronique d'informations, sans lettre de voiture. Ce système permettra de rationaliser et d'accélérer le transport, le calcul de son prix, le décompte et la facturation. En 1988, tout a été préparé pour l'adoption du modèle de lettre de voiture sans papier, et l'introduction définitive d'un dossier électronique d'envoi s'est sensiblement rapprochée.

Communication En 1988, l'on a poursuivi, avec la publication de nouveaux prospectus et avec des mesures promotionnelles concertées sur la base du marketing direct, les efforts visant à obtenir une image de marque unifiée des CFF en trafic marchandises.

Avec la présence renforcée aux foires et expositions nationales et régionales, ainsi qu'avec la publicité faite pour Cargo Domicile sur les wagons, l'on a poursuivi le même objectif. Les manifestations organisées dans le contexte du Cargo Top Club, bien fréquentées, ont constitué la base d'un vaste échange d'informations entre les clients importants et les responsables des CFF.

Production
Trafic voyageurs

En 1988, les prestations des trains voyageurs ont progressé de 5,6% pour s'inscrire à 90,7 millions de trains-kilomètres, ce qui correspond à une moyenne journalière de 247 901 trains-kilomètres. Les CFF ont mis en marche 10 100 trains spéciaux et de dédoublement, dont 7800 en trafic intérieur et 2300 en trafic international.

Avec cet accroissement de l'offre ordinaire et avec les prestations supplémentaires, l'on a atteint les limites de saturation de l'infrastructure. D'autres augmentations des prestations nécessitent des investissements dans l'infrastructure, tels que les prévoit le projet Rail 2000.

Réservation électronique des places Le 25 juillet, un nouveau système de réservation des places (EPR 2) a été mis en place. Il permet de maintenir la compatibilité avec les systèmes des réseaux étrangers en voie d'installation, et de garantir la transmission des informations par le nouveau réseau Hermes, plus performant. En outre, l'on a créé la base pour des extensions ultérieures des programmes, qui permettront de satisfaire d'autres besoins du marché.

Depuis le début du mois de juin 1987, il est possible de réserver des places isolées dans les trains Intercity du trafic intérieur. Avec une moyenne quotidienne de 440 places réservées seulement (moins de 2% des places offertes), cette nouveauté est encore peu demandée. Pour l'immédiat, l'essai est prolongé jusqu'au changement d'horaire de 1990, l'expérience prouvant que la demande de telles nouveautés s'établit souvent avec un grand retard.

Bagages Bagages train-avion: Les 112 services d'enregistrement ont expédié 270 383 colis, soit 739 par jour, ce qui dénote une augmentation de 17,4% par rapport à l'année précédente. L'accroissement du nombre d'envois concerne Zurich pour 14,7%, Genève pour 32,3% et Bâle pour 13,2%.

Services d'enlèvement et de livraison des bagages à domicile: Cette prestation offerte dans 19 villes a été utilisée 6933 fois (1987: 6807).

Trafic marchandises

Les transports de marchandises ont porté en 1988 sur 48,2 millions de tonnes nettes. Le trafic au départ et à destination des ports rhénans a atteint 5,5 millions de tonnes (+3,8%), la part des enlèvements par fer ayant été de 4,8 millions de tonnes (87,3%). Seuls les transports de produits sidérurgiques ont augmenté, alors que tous les autres secteurs se sont contractés.

Dans les transports planifiés, les 27 036 trains ont acheminé 26,9 millions de tonnes brutes (+15,5%); cela correspond à une charge moyenne par train de 995 tonnes brutes (−3,4%). Ce trafic a été alimenté notamment par 7736 trains de ferroutage (+33,2%), 6071 trains de combustibles liquides (+3,9%), 2448 trains de gravier (+22%), 1946 trains d'automobiles (+6,9%), 1847 trains de grands conteneurs (+41,3%) et 1014 trains de clinker et de ciment (+3,9%).

Domaine En 1988, sur le plan de l'organisation, l'accent a porté sur le déroulement des opérations entre divisions du domaine de la direction générale et des arrondissements, ainsi que sur la réglementation des points de contact qui subsistent avec d'autres divisions de la direction générale. Cet aspect, ainsi que la persistance de la pénurie de personnel qualifié ont limité la réalisation de projets et, partant, la productivité dans ce secteur.

Le produit des biens-fonds a atteint 143,7 MFr, ce qui correspond à une augmentation de 6,2% par rapport à 1987. En plus de la conjoncture favorable, cela est dû également au dévouement du personnel. La mise en place du système informatisé de gestion et d'information des biens-fonds (IBIS), qui s'est déroulée conformément aux prévisions, constitue une performance dans ce domaine. Enfin, pour la restauration dans les gares, une conception générale a été élaborée; elle prévoit un programme de mesures prometteur pour ce volet de l'offre des chemins de fer.

La mise en chantier ou la poursuite de projets promotionnels de moyenne et grande envergure constituent de plus en plus le préalable nécessaire pour satisfaire aux attentes élevées en matière de nouvelles augmentations des produits. Par ailleurs, le succès quantitatif et qualitatif de la gestion des biens-fonds dépend essentiellement de l'état des bâtiments et des dépenses afférentes d'investissement et d'entretien. A l'avenir, l'accent portera sur l'acquisition à longue échéance de fonds pour les investissements dans des projets de commercialisation rentables en termes absolus, dont voici quelques exemples.

- Un inventaire systématique des possibilités de commercialisation a été dressé pour la région de Berne. Il permet de pousser sans hésitation la promotion des biens-fonds et de réaliser les projets les plus rentables.
- A Genève, le projet de RER donne l'occasion de dégager et d'analyser les possibilités de construction aux emplacements des futures gares RER.
- Le résultat positif de la votation populaire communale sur le plan d'aménagement concernant l'ensemble immobilier «HB-Südwest» à Zurich a permis de s'approcher un peu plus de la réalisation du projet.
- A Olten, Zoug, Uster, Schaffhouse, Rapperswil et Saint-Gall, l'on a procédé à des concours d'architectes. Les emprises des CFF à Renens, Ostermundigen, Bâle, Lucerne, Locarno et Zofingue font l'objet d'études de construction et de plans d'aménagement.
- Dans les trois arrondissements, l'acquisition de terrains pour Rail 2000 et la préparation des procédures correspondantes constituent les points forts des activités.