

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1998)

Rubrik: Département du transport

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: 25.04.2026

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



Encore un étage: Train intercity à deux niveaux sur le viaduc de la Sitter, près de St-Gall.

Le secteur du transport s'est mis en situation de faire face aux défis nouveaux. Pour réagir plus rapidement aux changements sur le marché des transports, de nouvelles orientations ont été choisies, d'abord en trafic marchandises: nouveau directeur, nouvelle équipe de direction et nouvelle structure de gestion. CFF Cargo a été le premier des réseaux marchandises d'Europe à être certifié ISO 9001. Une nouvelle étape de développement pour le RER de Berne et, en marketing, l'impact positif d'un suivi plus attentif de la clientèle méritent d'être tout particulièrement relevés pour le trafic voyageurs. A la fin de 1998, les transports publics en Suisse comptaient – abonnements demi-tarif et généraux confondus – plus de deux millions et demi de clients réguliers.

Préparation à la réforme des chemins de fer

Selon la convention sur les prestations passée avec la Confédération, le secteur du transport doit réaliser un résultat positif dès 1999. Avec un déficit de 32,7 MFr en 1998, année de préparation et de transition, cet objectif n'est certes pas encore atteint; mais il n'est plus hors de portée. Durant l'exercice écoulé, les prestations de l'exploitation ont été nettement en hausse, dans tous les secteurs. Les produits en revanche, tant marchandises que voyageurs, ont évolué de manière insatisfaisante.

Pour préparer la réforme des chemins de fer, il a été décidé, en automne 1998, de répartir en divisions les activités de l'entreprise CFF, d'où la suppression du Département du transport. Celui-ci s'est donc activement préparé, pendant les derniers mois de l'année, à son partage entre les divisions Voyageurs et Marchandises et l'unité

transitoire TWD (traction, ateliers, services). Malgré le départ, à la fin d'octobre 1998, du chef du département, Hans Peter Fagagnini, la gestion des affaires en cours s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année.

Trafic voyageurs

Prestations et produits

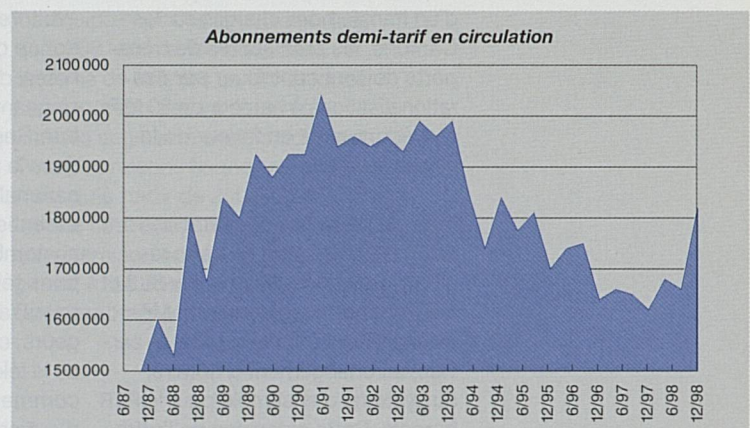
Les tendances, en trafic voyageurs, ont été le prolongement de l'année précédente: augmentation de la demande, mais pression sur les produits. Dans l'ensemble, les voyageurs-kilomètres vendus ont progressé de 0,8 %, tandis que les produits, 1534 MFr, ont diminué de 1,4 %. Ce fléchissement s'explique en grande partie par le lancement d'un titre meilleur marché, l'abonnement demi-tarif à deux ans, dont le succès grandissant a toutefois amélioré les produits en cours d'année.

Plus de deux millions de clients réguliers

Le nombre de clients réguliers dans les transports publics en Suisse est en augmentation. A la fin de l'année, environ 225 000 abonnements généraux étaient en circulation, et plus de 1,8 million d'abonnements demi-tarif. Le demi-tarif à 222 francs, lancé l'année précédente, a été un succès.



Avec quelque 100 000 jeunes détenteurs de la carte Voie 7, la Suisse compte ainsi près de 2,6 millions d'usagers assidus des transports publics.



Mais les clients réguliers des transports publics entendent profiter, eux aussi, des avantages de la voiture. Sous le slogan «Le demi-tarif prend la route», la formule créée avec l'organisation d'autopartage Mobility pour combiner, au prix de 444 francs pour deux ans, abonnement demi-tarif à 222 francs et Mobility-Card, répond au souhait d'une mobilité plus globale. Les véhicules Mobility sont de plus en plus présents: il s'en trouve actuellement dans plus de 300 gares et stations, à réserver par téléphone ou sur Internet.

Nouvelles offres en trafic régional

Les 120 offres des six régions CFF pour le trafic régional ont été, l'année dernière, toutes retenues par les Cantons. En quelques années, les coûts non couverts du trafic régional des CFF se sont réduits d'environ 100 MFr. La latitude ainsi gagnée pour le secteur public a en général servi à financer des offres nouvelles ou meilleures.

D'autres rationalisations s'annoncent. Dans le cadre de son programme de stabilisation des finances fédérales, la Confédération ramène à 68 % sa participation – actuellement 75 % – au financement du trafic voyageurs régional. Conjointement avec les Cantons, il a été possible de désamorcer des propositions plus radicales du Département des finances. Au-delà d'un transfert des charges sur les Cantons, les prestataires de transports doivent contribuer par des rationalisations à hauteur de 50 MFr aux économies en faveur de la caisse fédérale.

Mais de nouvelles coopérations ont aussi été engagées en trafic régional. Le partenariat avec le BLS et les Transports régionaux du Mittelland (RM) a permis la mise en service, au changement d'horaire, du système d'ensemble pour le RER bernois. Cette extension de l'offre

a été très bien reçue par les clients. La ligne Berne–Bienne, en particulier, connaît des taux de croissance élevés. Les lignes Romanshorn–Rorschach et Weinfelden–Wil sont en outre exploitées en commun avec la compagnie MThB (Mittelthurgau-Bahn).

Parmi les autres améliorations de l'offre en trafic régional figure la mise en service du nouveau tronçon de ligne Emmenbrücke–Waldibrücke, sur le réseau du Seetalbahn.

Innovations en trafic longues distances

Après l'offre d'Impulsion 97 et ses aménagements de grande envergure, aucune extension importante en trafic longues distances n'était prévue pour 1998. Hors horaire, les CFF ont lancé une offre inédite, avec les «trains antibouchons» – une manière de profiter de l'actuel engorgement du trafic sur la A1. Il faut bien dire que le report modal, de la part des automobilistes, n'a pas été massif. L'une des deux circulations antibouchons sera maintenue, avec une offre légèrement modifiée.

Les CFF ont participé à Veloland Suisse dès ses débuts. Ce projet, réponse à la longévité du boom cyclotouristique, est un succès auquel les CFF contribuent en étendant leurs transports de vélos et en proposant de nouveaux tarifs.

«Voiture-silence – Chuuut!» – l'annonce de la mise en service à l'essai de voitures-silence, dans une cinquantaine de trains InterCity et InterRegio, a suscité un large écho dans la presse nationale et internationale. Les voitures-silence sont essentiellement une parade face au nombre croissant des conversations téléphoniques dans les trains; appréciée de certains voyageurs, cette possibilité nouvelle de la téléphonie mobile est ressentie comme gênante par beaucoup d'autres.

Filiales en trafic voyageurs international

En trafic voyageurs international, les CFF misent sur les sociétés filiales. La coopération avec les différents partenaires permet de passer plus facilement les frontières et de développer des offres nouvelles.

Le 1^{er} mars 1998 a marqué la mise en service de la relation directe Milan–Stuttgart, avec un Pendolino ETR 470 de la société Cisalpino SA. Une seconde circulation quotidienne s'y est ajoutée le 27 septembre 1998. La pendulation active réduit de 50 minutes le temps de parcours sur la totalité du trajet. La fiabilité du matériel roulant Cisalpino a fait des progrès et il n'y a plus grand-chose à lui reprocher. Des sommes considérables ont été investies pour adapter techniquement les rames motrices en vue de leur circulation jusqu'à Stuttgart – d'où l'augmentation de 15 MFr du capital-actions de Cisalpino SA, ainsi porté à 86 MFr. Les participations sont dorénavant les suivantes: FS 50 %, CFF 40,2 %, BLS 5,8 %, divers cantons 4 %.

De nouvelles relations directes par Cisalpino ont été introduites à destination de l'Italie via Milan: liaison directe de Genève à Vérone, Padoue et Venise; de Zurich et Lugano à Parme, Bologne et Florence. La ligne du St-Gothard a reçu quatre nouvelles paires de trains, aux dépens de l'axe du Lötschberg et du Valais. Cette mesure est justifiée par les fréquences enregistrées au passage de la frontière à Chiasso: + 7 %. En 1998, la SA Cisalpino a réalisé pour la première fois un cash-flow positif. Pour l'année en cours, il est prévu d'atteindre le seuil de rentabilité.

TGV GIE a réussi son démarrage avec la Ligne de cœur, le TGV direct Zurich–Paris, prolongé entre Berne et Zurich. Le trafic total Suisse–Paris est en hausse. Plus de 140 000 voyageurs ont pris ce train

Les dix gares ayant réalisé le plus gros chiffre d'affaires en 1998*

Rang	Gares	Ch. d'affaires 97 en Fr.
1	Zurich HB	194 287 032
2	Berne	120 028 940
3	Bâle CFF	99 496 436
4	Genève	82 326 171
5	Lausanne	72 904 102
6	Lucerne	57 707 008
7	Winterthour	44 373 620
8	Zurich Aéroport	37 066 290
9	Saint-Gall	33 115 290
10	Bienne	30 603 331

Rang	Gares	Ch. d'affaires 98 en Fr.
1	Zürich HB	202 197 364
2	Berne	121 117 291
3	Bâle CFF	97 171 627
4	Genève	82 390 363
5	Lausanne	72 360 994
6	Lucerne	56 541 516
7	Winterthour	44 871 977
8	Zurich Aéroport	33 841 805
9	Saint-Gall	33 841 805
10	Bienne	30 070 153

* Chiffre d'affaires totalisant les parcours vendus

direct durant la première année de son exploitation. Après quinze ans de service, les rames de la Ligne de cœur ont subi une rénovation en profondeur.

En 1998, quelque 270 000 personnes ont voyagé avec la CityNight Line de Zurich à Hambourg, Berlin ou Dresde. En y ajoutant la relation Dortmund-Vienne, l'entreprise a dénombré 372 001 voyageurs (1997: 387 000). Une bonne moitié d'entre eux a choisi les voitures-lits, les autres se contentant des sièges à dossier inclinable, ou sleeperettes. En dépit de tous ses efforts, CityNight-Line, à laquelle les CFF participent à raison de 40 %, n'a toujours pas équilibré ses comptes en 1998.

En trafic européen, la Grande-Bretagne est restée le principal pays de destination du Swiss Travel System (STS). Les nouvelles offres Sparpreis en Allemagne et aux Pays-Bas sont très bien reçues par la clientèle. Sur le marché d'outre-mer, les produits STS se sont maintenus en Asie, essentiellement grâce à la stabilité du marché japonais et malgré la crise économique et monétaire. En revanche, les produits Eurail et Europass ont accusé de nets reculs dans certains pays. Pour la seule Corée du Sud, le recul sur ce marché a atteint 90 %. L'Inde pourtant, marché en pleine croissance, affiche des hausses réjouissantes. Evolution très positive aussi en ce qui concerne l'Amérique du Nord, avec une progression de 8 %.

Le défi d'Expo.01

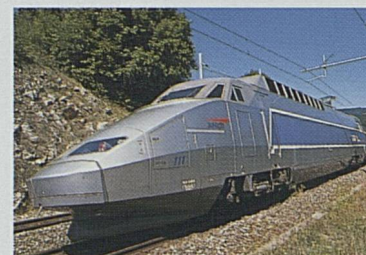
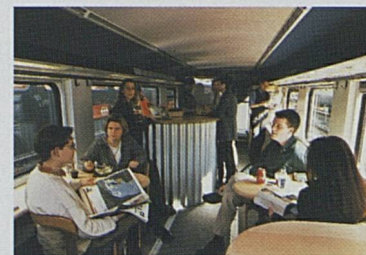
Les CFF se sont engagés à titre d'entreprise générale dans Expo.01. Pour les transports publics, les millions de visiteurs attendus à cette manifestation représentent un défi unique. Les CFF mettent tout en œuvre pour que – selon le vœu de la direction d'Expo.01 – 40 % des visiteurs viennent à la manifestation en train. Il s'agira par conséquent de trouver des formules innovantes.

EasyRide pour le siècle prochain

Une nouvelle carte à puce vise à simplifier l'utilisation des transports publics: monter, voyager en train ou en car – payer ensuite. Sous l'égide des CFF, l'UTP, les entreprises d'automobiles postales et les CFF se sont unis pour mettre au point, avec EasyRide, un système commercial futuriste qui englobe toute l'offre des transports publics. Les participants attendent de ce projet des économies substantielles à la vente et aux décomptes. Il s'agit en outre de ménager, dans le système rigide des tarifs, de nouvelles possibilités d'influer sur les courants de trafic. Une fois résolus les problèmes qui restent importants sur les plans technique et organisationnel, EasyRide devrait entrer progressivement en service d'ici à 2005.

Politique concernant le parc des véhicules

Dans la lutte pour les parts de marché, le confort du voyageur est un facteur important. La nouvelle politique pour le parc des véhicules prévoit d'investir entre 260 et 290 MFr par année pour moderniser, surtout en trafic national. L'achat d'une troisième série de voitures à deux niveaux IC-2000 portera leur nombre à 250 dès 2001. D'ici à 2001 toujours, 24 rames pendulaires ICN seront mises en service sur la ligne du pied du Jura. Les voitures unifiées type IV sont plongés dans un bain de jouvence, qui les équipe pour des circulations jusqu'à 200 km/h et les dote d'un système de toilettes en circuit fermé. La proportion des véhicules climatisés augmente ainsi rapidement. Pour des raisons financières, ce n'est qu'à partir de 2003–2005 qu'une nouvelle génération de véhicules fera son entrée en trafic régional, avec des compositions Low Cost (autorails légers).





Belles perspectives pour le trafic combiné: Un train de transit en route vers un terminal en Italie du nord, à proximité de l'église de Magadino, sur le Verbano.

Trafic marchandises

Tonnages à la hausse – produits à la baisse

En 1998, tonnages et prestations en trafic marchandises des CFF ont fortement augmenté. Avec 8738 Mt-kilomètres (+ 7 %), un nouveau record a été atteint. Le trafic marchandises a bénéficié de la bonne conjoncture même si, en automne, un ralentissement de la croissance a été rapidement sensible, avec le mouvement de repli des transports d'acier. Malgré la progression des tonnages, les produits ont accusé un nouveau recul, de 7,5 %, pour atteindre 864 MFr. D'une manière générale l'effritement des prix de transport persiste.

Recul des exportations

Du point de vue des quantités, les différents types de transport offrent une image contrastée. Tandis que le trafic intérieur a augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente, les transports ont reculé de 4,9 % en exportation et progressé de 3 % en importation. En transit par wagons complets, le volume s'est contracté de 1 %. Le trafic par wagons complets reste toutefois solide, avec une part de 34,6 Mt (trafic intérieur: 26 % Mt; transit: 8,6 Mt).

Le transport combiné a connu un développement réjouissant, au niveau tant des tonnages (+9 %) que des produits (+ 8,6 %). Il convient de relever ici en particulier la forte croissance du secteur ACTS (système intermodal de conteneurisation).

En trafic intérieur (sans la poste), le recul représente 12 MFr, dû notamment à un changement de comportement du marché dans le secteur des huiles minérales, où la production intérieure a reculé au profit d'importations accrues. Les transports de matériaux de construction ont aussi régressé, en raison non seulement de la longue crise de l'industrie de la construction, mais aussi d'une arrivée précoce de l'hiver. Il convient de relever ici le recul du trafic postal qui, diminuant de 27 %, a atteint 76 MFr. Le produit du transport des lettres et colis postaux a ainsi diminué de quasiment la moitié en l'espace de six ans seulement.

En transit, la situation est restée stable, surtout en trafic est-ouest et dans le transport de voitures neuves. Ce sont surtout les transports d'argile, de bois et de produits chimiques qui affichent des hausses. La forte croissance du transport combiné est essentiellement due à l'évolution positive des flux de Scandinavie et d'Allemagne à destination de l'Italie et dans le Swiss-Split Pays Bas-Suisse. Vers la fin de l'année toutefois, la progression s'est ralentie, essentiellement par défaut de qualité des réseaux, au nord comme au sud. Cet état de fait montre que l'amélioration de la qualité en trafic international constitue le problème-clé pour l'avenir du trafic marchandises par le rail.

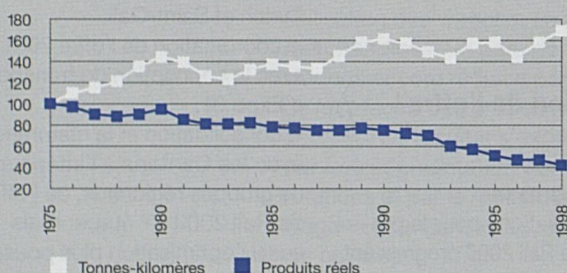


des marchandises d'ici à l'an 2002. Le projet s'articule en huit parties. Il s'accompagne d'une réorganisation qui aplatit les hiérarchies.

Switch comprend huit projets partiels, couvrant la gamme complète de CFF Cargo, depuis la promotion du transport combiné en passant par la mise en place d'un marketing ciblé par branches économiques, jusqu'au projet ambitieux d'un Centre de services à la clientèle avec la préparation de la joint-venture FS/CFF. Le but déclaré est d'arriver à offrir très prochainement des solutions logistiques globales.

Galileo, le premier shuttle appartenant aux CFF en transport combiné, qui circule depuis l'été 1998 deux fois par semaine entre Bressoux en Belgique (à côté de Liège) et Milan, illustre bien la concrétisation rapide des projets nouveaux. Les CFF

Produits et prestations en trafic marchandises (1975 = 100)



Stratégie de croissance Switch

La Direction de CFF Cargo a rassemblé toute l'année à un grand chantier. Dès avant l'entrée en fonctions du nouveau directeur, Ken Bloch Sørensen, le projet Switch pour une stratégie de croissance en trafic marchandises a démarré, avec pour objectif de porter à 60 Mt le volume



démontrent ainsi que, en transport combiné, le rôle de simple tractionnaire ne leur suffit plus.

La réforme des chemins de fer pose aussi la question d'une refonte des relations avec les petits réseaux. Un nouveau système régit désormais les rapports avec les entreprises de transport concessionnaires, selon lequel les CFF achètent à celles-ci des prestations en bloc. CFF Cargo se positionne ainsi comme le fournisseur du système pour la Suisse en trafic par wagons complets isolés, selon ce que prévoit d'ailleurs la nouvelle convention sur les prestations avec la Confédération.

Certifié ISO 9001

Dans cette année riche en événements pour CFF Cargo, la certification du trafic marchandises selon la norme de qualité ISO 9001 est à marquer d'une pierre blanche. L'entreprise a passé avec succès les étapes d'une certification exigeante, devenant le premier réseau marchandises d'Europe à être certifié en tant que tel.

Liaison électronique avec les clients

Le Système d'information Cargo (CIS 2), qui est en grande partie issu d'un développement propre et remplace un prédécesseur âgé de 25 ans, permet de gérer avec simplicité et rapidité les tarifs et les accords, ainsi que la facturation directe des transports effectués pour les clients. Une fois la commande de transport remplie, un seul programme permet de gérer rapidement et minutieusement toute la chaîne qui va de l'offre à la facturation, puis à l'encaissement. CIS 2 suscite de l'intérêt jusque dans d'autres réseaux, et l'occasion s'est déjà présentée de le vendre.

Internet nous rapproche de nos clients: G-online ou l'art, pour CFF Cargo, d'utiliser Internet à ses fins. La lettre de voiture, en trafic intérieur

suisse au moins, est hors service. Au lieu de remplir des formulaires, les clients entrent leurs ordres sur leur ordinateur personnel, passant ainsi commande pour un transport donné. Le circuit d'informations est alors largement ouvert à tous les partenaires. Plus de 150 clients ont déjà choisi cette voie moderne et rapide aux côtés des CFF.

Cap sur la fusion Cargo CFF et FS

Dès 1997, les CFF ont pris conscience de ce que, étant donné la nouvelle donne sur le marché des transports, ils n'ont, seuls, plus guère de chances de jouer un rôle de premier plan dans le trafic européen des marchandises par le rail. Le 4 août 1997, ils signaient une déclaration d'intention avec les Chemins de fer d'Etat italiens (FS). Le 30 mars 1998, l'étape suivante était franchie, avec la création d'une société commune, «Cargo Suisse Italie S. à r.l.», avec siège à Milan, ainsi que d'une agence, le «Centro Qualità» (Centre de qualité), à Chiasso. Cette nouvelle filiale a pour rôle principalement de surveiller les transports et d'améliorer la qualité que l'information à la clientèle. Le Centro Qualità jouit d'un droit d'intervention auprès des deux maisons mères. Il a déjà de premiers résultats à son actif.

A la fin de 1998, les préparatifs en vue de la joint-venture, c'est-à-dire la fusion totale des deux secteurs Cargo, étaient bien avancés. Un calendrier fixe les étapes du processus. C'est un «bureau d'intégration» (Integration Office), mis en place par les deux entreprises, qui procède aux travaux préliminaires sur le plan pratique.

Coordination de l'offre/Rail 2000

Rail 2000 progresse

Etudes et réalisations pour la première étape de Rail 2000 progressent à un rythme soutenu. Sur la totalité

du nouveau tronçon de ligne Mattstetten-Rothrist, les travaux sont en cours, ou du moins engagés. Les nouveaux tronçons de ligne et le nœud de Zurich sont des éléments clés dans l'infrastructure nécessaire au système d'offre de Rail 2000 1^{re} étape. Pour les premiers comme pour le second, les délais posent un problème épineux dans la perspective d'une mise en service prévue pour 2005. A Zurich, le débat public qui s'est enflammé en 1998 à propos des aménagements du nœud constitue un facteur d'incertitude. Sur le plan des coûts, la situation est stable. A la fin de 1998, des crédits pour un montant total de 4,4 GFr avaient été accordés, dont 49 % sont déjà investis.

Planification de l'offre future

Sur le réseau ferroviaire suisse, toutes sortes de trains sont en circulation: Eurocity ou InterCity, directs, InterRegio, trains régionaux ou trains marchandises. Pour en assurer la coordination tout en répondant à des exigences dont la gamme est vaste, il faut planifier minutieusement. La direction Coordination de l'offre/Rail 2000 a – avant de se trouver, à la fin de l'année, partagée entre les divisions – assuré cette planification tant à moyen qu'à long terme. Pour l'essentiel, ses travaux ont mis l'accent sur

- la planification de la prochaine grande étape dans l'aménagement de l'offre, en 2001, dominée par la mise en service de rames pendulaires circulant toutes les heures entre Lausanne–Bienne–Zurich et Saint-Gall,
- la coordination de l'offre 2001 avec la conception du transport d'Expo.01,
- la consolidation et la maturation, avec les Cantons à l'intérieur de groupes régionaux, de l'offre de Rail 2000 1^{re} étape; mais aussi l'optimisation plus poussée du modèle de trafic national

afin d'en dégager, pour les Cantons, la marge de manœuvre laissée au trafic régional,

- l'élaboration de la décision en ce qui concerne le nouveau modèle Zurich-Grisons, qui a pour but de réduire de 20 à 30 minutes le temps de parcours Zurich-Coire-Engadine.

Production

Augmentations de productivité

Augmenter la productivité du personnel roulant mais aussi des véhicules, telle a été l'une des tâches de longue haleine de la direction de la traction et des trains. Les prestations de transport accrues ont été absorbées avec les ressources existantes.

- Mécaniciens: les bases sont jetées pour tout un ensemble de mesures en vue d'augmenter la productivité, ce qui fait que, en 1999, les divisions pourront s'employer à la concrétisation de ce programme.
- Agents de train: en trafic régional, l'exploitation sans contrôleurs est un fait accompli et, en trafic national, l'augmentation des prestations de transport a été maîtrisée sans accroissement des effectifs.
- Affectation des locomotives: la disponibilité des véhicules moteurs CFF a passé de 90,5 % en 1997 à 92,5 % en 1998. La formation elle-même a mobilisé moins de locomotives, puisque les mécaniciens s'entraînent maintenant aux situations critiques sur un nouveau simulateur, avec de bons résultats.
- Utilisation des wagons: en trafic marchandises, un parc de wagons encore réduit a permis de faire face à des prestations accrues. Ce résultat s'explique par une augmentation des rotations et par le recours à des wagons étrangers loués, selon les besoins.

Utilisation du matériel roulant

La cadence semi-horaire intégrale des InterCity sur toutes les lignes principales se traduit par une demande croissante de voitures climatisées. La livraison des voitures à deux niveaux IC-2000 suit le calendrier prévu. Les défauts techniques constatés sur la première série n'ont été que partiellement éliminés au cours de cette année. En août, les CFF ont commandé une troisième série de 48 voitures, dont certaines de type Voiture-Bistro, un produit qui répond à la demande de la clientèle.

Les InterCity pendulaires (ICN), dont les CFF ont commandé 24 rames, devront être prêts à circuler en 2001, année de l'Expo.01. La rame de présérie est en cours de tests depuis l'automne 1998.

Disponibilité élevée

Le matériel roulant engage de gros capitaux et, s'il ne roule pas, il coûte cher. La modernisation des installations d'entretien, la planification de l'utilisation du matériel et la logistique du remplacement ont par conséquent bénéficié d'une attention particulière. Sur la ligne du St-Gothard, par exemple, la disponibilité des véhicules moteurs, compte tenu de toutes les immobilisations pour cause d'entretien, de révision ou de réparations, a atteint par moments 94 %, permettant notamment de faire face sans problème à de nouveaux records de tonnages.

Le nouveau matériel roulant nécessite des installations adaptées et aménagées à cet effet. A Genève, un centre d'entretien des nouvelles rames pendulaires est en construction tandis qu'un autre, à Zurich Herdern, accueillera les autres véhicules du trafic national. A Berne, l'annexe au dépôt des trains navettes était terminée vers la fin de 1998. La toiture de l'ancien bâtiment, refaite par la même occasion et équipée de panneaux solaires, sert à la production écologique de l'énergie.

D'un point de vue fonctionnel, les installations pour l'entretien doivent se situer sur des axes forts du trafic voyageurs. Ce qui implique d'éliminer les surcapacités aux emplacements inadéquats (trop longs accès, par exemple). En 1998, la suppression de la Région d'entretien d'Olten et celle des Ateliers principaux de Coire ont été décidées.

Hausse du nombre de travaux exécutés pour des tiers dans les ateliers

Les Ateliers principaux sont des centres de compétences pour la transformation, la modernisation et l'assainissement acoustique du matériel roulant. A Olten, d'anciens modèles de voitures de commande faisant office de fourgons, associés à des voitures voyageurs, sont devenus des voitures de commande bagages et voyageurs pour le trafic régional. Leur livraison a commencé en mai 1998. Une première série de 60 trains navettes avec voitures unifiées I en trafic régional a été assainie acoustiquement.

Pour les ateliers, les dépenses sont restées inférieures aux prévisions budgétaires. Il est particulièrement réjouissant de constater que, réussissant leur entrée sur le marché, les ateliers ont réalisé, avec des commandes de tiers, des produits de 30 % supérieurs au budget. La sécurité au travail dans les ateliers a fait de nouveaux progrès. Le nombre des accidents professionnels a diminué de 15 % dans les Ateliers principaux et celui des jours d'absence pour cause d'accident de 21 %.

Domaine

Gares plus attrayantes et produits locaux à la hausse

Les produits locaux des biens-fonds CFF ont suivi une progression constante au cours de ces dernières années, malgré la mauvaise

*Presque dans les roseaux:
Le train régional Yverdon-
Fribourg au bord du lac de
Neuchâtel, en-dessous
de l'église et du château de
Font, près d'Estavayer-
le-Lac.*

conjoncture. Ce fut le cas en 1998 aussi: ces produits ont augmenté de 3,7 %, passant de 224,8 MFr à 233,1 MFr. Le marché immobilier a retrouvé du dynamisme surtout pour les surfaces de bureaux. Dans l'espace économique zurichois, une pénurie de grandes surfaces d'un seul tenant se profile à nouveau. En revanche, l'offre reste largement excédentaire pour les locaux industriels et artisanaux.

En vue de réduire leur patrimoine, les CFF ont vendu à Rapperswil, Zurich et Zollikofen des terrains représentant au total 43 80 mètres carrés, réalisant ainsi 32 MFr de recettes.

La mise en valeur des grandes gares, pour en faire des centres commerciaux, ne sert pas uniquement à augmenter le rendement des biens-fonds CFF; elle vise aussi, pour les voyageurs, à donner davantage d'attrait aux gares. C'est dans cet esprit que la gare de Sion a été transformée, avec un nouveau restaurant et de nouveaux commerces – disques, fleurs, salon de jeux, etc. –, qui font du lieu un pôle d'attraction, même pour ceux qui ne prennent pas le train. A Lausanne, la dernière étape de rénovation a remplacé l'ancienne brasserie par un restaurant à thème recréant l'ambiance d'un entrepôt, avec magasin de disques sur la galerie.

Nouveau modèle pour les petites gares

Il n'est pas pour autant question de laisser de côté les gares petites et moyennes, même si la plupart d'entre elles ne peuvent plus vivre du chemin de fer uniquement. Afin de valoriser ces gares-là et d'en faire de petits centres multiservices, les CFF ont créé, en collaboration avec Migros et Kiosk AG, une société «avec...». Les premiers commerces de cette nouvelle chaîne s'ouvriront au printemps 1999 à Schüpfen/BE et à Mettmenstet-

ten/ZH. Ce nouveau type de présence dans les gares sera aussi un moyen d'améliorer la sécurité tôt le matin et tard le soir.

C'est encore dans le souci d'améliorer la sécurité que s'inscrivent les sanitaires McClean, qui remplacent les toilettes de gare à l'image jadis un peu sordide. L'expérience a démarré en 1995 à Berne; en 1998, Bâle, Lausanne, Genève, Zurich, Thoune et Lucerne ont suivi. Interrogés, les voyageurs, particulièrement les femmes, apprécient McClean, en dépit de ses prix plus élevés.

Participer au développement urbain

Çà et là, les CFF et leurs terrains participent aussi au développement des villes. Ainsi à Zurich-Seebach, où ils ont été parmi les acteurs du plus gros remembrement parcellaire jamais réalisé en Suisse, avec 33 000 mètres carrés, dont 20 000 destinés à la construction de logements et 13 000 dévolus à la Ville de Zurich, qui se propose d'y implanter un centre d'entretien. Sur le Röntgenareal, à Zurich, un projet de grand ensemble résidentiel, bloqué depuis quelques années, sera réalisé par un maître de l'ouvrage privé auquel les CFF ont cédé le terrain nécessaire.

Winterthur-Stadtter, ainsi s'appelle le projet d'un grand ensemble administratif et commercial – magasins, bureaux, cabinets pour professions libérales et surfaces d'entreposage –, avec 8219 mètres carrés de surface brute au sol, jouxtant la gare. Les CFF sont maître de l'ouvrage dans ce projet d'un montant de 25,4 MFr, dont la réalisation a été confiée à une entreprise générale.

