

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2001)

Rubrik: Trafic voyageurs

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: 23.12.2025

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

101,6

millions de kilomètres, telle fut la distance parcourue par les trains voyageurs en 2001. Cette valeur record est due au développement important de l'offre en trafics national et régional. De plus en plus, les CFF veulent jouer la carte de la mobilité combinée avec la route.

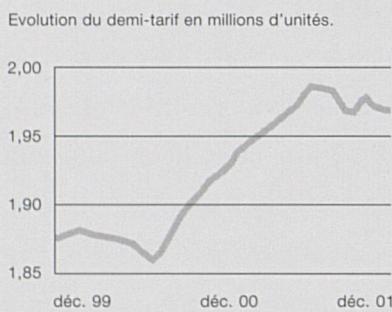
AG et demi-tarif: le succès continue.

En 2001, le trafic voyageurs a réalisé un nouveau record de recettes, avec un produit de 1,7 milliard de francs, c'est-à-dire 4,9 pour cent de plus qu'en 2000. Certes, les événements du 11 septembre aux Etats-Unis n'ont pas été sans effet et ils ont en particulier pénalisé le trafic en provenance d'outre-mer; mais ces pertes-là ont été plus que compensées par les résultats de l'opérateur loisirs RailAway (+15,4 pour cent), des voyages organisés à forfait (tour-operating: +6,5 pour cent) et des voyages internationaux (+3 à 6 pour cent selon les destinations). Les CFF comptent une partie importante de la population suisse dans leur clientèle fidèle. 2001 a été marqué par une nouvelle augmentation des abonnements demi-tarif qui, au nombre de 1,97 million (+2,6 pour cent), ont de nouveau frôlé la barre mythique des 2 millions – franchie pour la dernière fois à la fin de 1991. Même si la progression de l'abonnement général (AG) n'a pas été aussi prononcée qu'elle l'avait été les années précédentes, elle a tout de même été de 4,5 pour cent, portant à 240 717 le nombre des abonnements émis et améliorant de quelque 14 M CHF le chiffre d'affaires AG. Pour 2002, il est prévu de faire passer de 55 à 65 pour cent le taux de renouvellement de l'abonnement demi-tarif et de maintenir autour de 80 pour cent celui de l'abonnement général.

En lançant l'abonnement avec renouvellement automatique – c'est-à-dire, moyennant un supplément modique, le règlement de l'AG par mensualités –, les CFF ont répondu à un souhait de leur clientèle. Ils espèrent ainsi acquérir, ou garder au rail, surtout une clientèle essentiellement

La Suisse, un peuple de porteurs d'abonnement.

Le nombre des abonnements demi-tarif et généraux en circulation s'est stabilisé, l'année dernière, à un niveau élevé, passant à 1,97 million pour les premiers, à 240 717 pour les seconds.



jeune et pas encore très argentée. Les débuts de la vente, à la fin de 2001, ont dépassé les attentes, avec plusieurs milliers de titres vendus et, d'ici à la fin de 2002, le résultat devrait être proche des 50 000 abonnements avec renouvellement automatique.

Abonnement demi-tarif et abonnement général, ces deux emblèmes des transports publics en Suisse, continueront à figurer aux meilleures places dans la palette des offres CFF. Ceux-ci n'en accordent que plus d'importance à ce que le rayon de validité de ces deux titres soit aussi étendu que possible, incluant en particulier les chemins de fer privés et de montagne.

Nouvelle extension de l'offre.

L'année dernière, les trains voyageurs CFF ont parcouru 101,6 Mkm, c'est-à-dire 5,1 pour cent de plus que l'année précédente – une progression qui n'allait pas de soi, tant s'en faut, sur un réseau dont la taille est restée pratiquement la même. Les nouvelles cadences à la demi-heure, par exemple entre Berne et Bienne, ou entre Bienne et Zurich, la mise en service de rames pendulaires sur la ligne du Pied du Jura et l'apparition des voitures Intercity à deux niveaux en Suisse romande ont largement contribué à cette augmentation. Le nombre des kilomètres accomplis par les 304,2 millions de clients s'est accru en conséquence (+6,1 pour cent) et, avec 13,4 milliards de voyageurs-kilomètres (+4,1 pour cent), les CFF ont réalisé, durant l'exercice écoulé, une nouvelle valeur record.

Le chemin de fer prend la route.

Les CFF renforcent leur option stratégique sur la «mobilité combinée». Preuve en sont leurs projets RailLink ou Nightbird, mais aussi leur participation à des appels d'offres pour des services de car.

Depuis le 1^{er} octobre, RailLink, une filiale commune des CFF, de DaimlerChrysler et de Mobility, couvre le dernier kilomètre de la chaîne des transports. Dans 42 gares suisses, quelque 75 voitures smart sont à la disposition des voyageurs qui voudraient les utiliser pour se rendre jusqu'à leur destination finale. Au cours de ses trois premiers mois, cette offre d'un nouveau type a enregistré 600 clients, 2000 trajets et 80 000 km. Associés à Car postal Suisse, les CFF ont, pendant le second semestre de 2001, complété les services de car de nuit introduits à titre d'essai en automne 2000 entre Zurich et Lucerne et entre Genève et Lausanne, en y ajoutant quatre nouvelles lignes: en direction de Bâle, de Saint-Gall, de Berne et de Bienne.

Scénario 05/16: les voyageurs-kilomètres sur la courbe ascendante.

Selon les prévisions de l'étude Prognos European Transport Report 2000, les voyageurs-kilomètres vont augmenter en Suisse, entre 2000 et 2010, d'environ 11 pour cent, passant de 101 à 112 milliards.

> **Les voyageurs-kilomètres en train** sur les trajets intervilles vont augmenter de 25 pour cent entre 2000 et 2012, tandis que la croissance, en trafic ferroviaire à l'intérieur des agglomérations, sera de 12,5 pour cent, c'est-à-dire de peu supérieure à la progression du trafic voyageurs dans son ensemble. Sur le marché global suisse, le chemin de fer verra sa part passer de 15 pour cent en 2000 à 17 pour cent en 2010 – une évolution dans laquelle la croissance démographique, estimée à environ 1,5 pour cent, ne jouera pas un grand rôle. C'est plutôt la répartition de la population sur le territoire, les souhaits et les contraintes des personnes en matière de mobilité qui créeront la dynamique. Voici, plus en détail, ces différentes évolutions:

> **Les agglomérations suisses** vont continuer à s'étendre. A la croissance démographique de ces deux dernières décennies sur la périphérie des villes-centres va succéder, dans les dix ans à venir, une croissance plus prononcée dans les communes rurales avoisinantes – celles, surtout, qui sont bien reliées aux transports publics (un aspect qui devient prépondérant dans le choix d'un lieu). Dans la plupart des villes-centres, l'exode démographique de ces dernières années devrait ralentir (voir ville de Berne). De nombreuses activités (formation, métier, loisirs) restant dans les centres, les conurbations devraient induire une nouvelle augmentation des voyageurs-kilomètres. Selon le microrecensement 2000 sur la mobilité, la distance parcourue par jour et par personne (hors voyages à l'étranger) a augmenté entre 1984 et 2000 de 29,6 pour cent, ce qui la porte à 37,1 km.

> **Industries et commerces** vont continuer à émigrer dans les agglomérations ou leur périphérie. D'où à

l'avenir, en trafic des navetteurs, une recrudescence des relations nouvelles, souvent tangentielles, en tout cas si les employés gardent le même domicile.

> **Les relations entre les agglomérations** vont, elles aussi, s'intensifier. Les grandes villes suisses, en particulier, vont jouer le rôle d'aimants. Cela se vérifie en trafic intervilles des navetteurs, mais aussi dans les déplacements d'agrément.

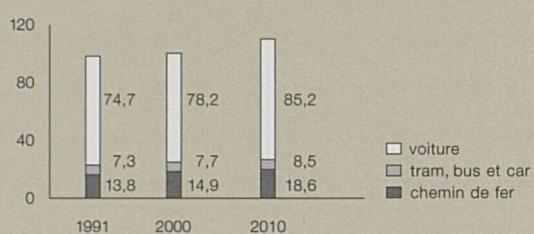
> **Le trafic d'agrément** a, au cours de ces vingt dernières années, fortement participé à l'augmentation des voyageurs-kilomètres. Entre 1984 et 2000, la distance quotidienne moyenne d'un individu se déplaçant pendant son temps libre a passé de 11,9 à 16,6 km. Des loisirs plus longs, des revenus en progression, des infrastructures de transport mieux aménagées, enfin le souci affirmé d'enrichir les vécus individuels, tout cela indique que les voyageurs-kilomètres consommés pendant les loisirs vont augmentant.

> **Ces différentes tendances** sont en principe autant de chances pour les chemins de fer, dont la force réside dans les trajets sur moyennes et longues distances. Le mouvement constaté pour les années 1984 à 2000 va se poursuivre. Sur cette période, les voyageurs-kilomètres par personne (de plus de 10 ans) et par année a progressé de 1533 km en 1984 à 1918 km en 2000 – c'est-à-dire, au total, + 25 pour cent.

Evolution des voyageurs-kilomètres en Suisse.

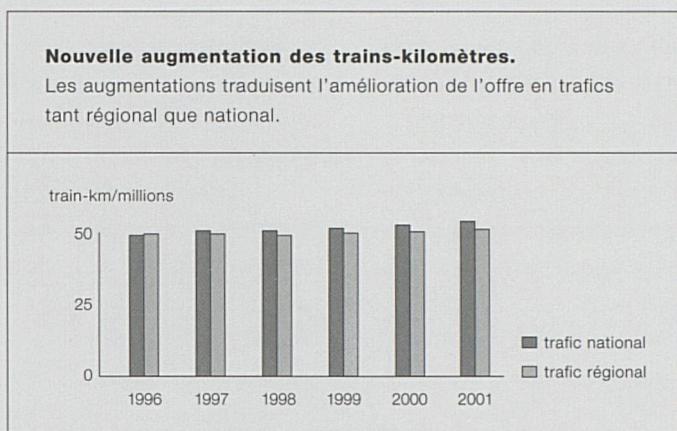
Les voyageurs-kilomètres vont augmenter en Suisse entre 2000 et 2010, passant de 101 à 112 milliards.

Voyageurs-kilomètres en milliards.



Moyennant un supplément calculé en fonction de la distance, ces cars assurent le retour des noctambules pendant les nuits des vendredi/samedi et samedi/dimanche.

En trafic régional, les CFF enrichissent leur offre en créant leurs propres lignes de car. Associés à des entreprises locales, ils ont reçu du canton de Glaris le mandat de faire fonctionner plusieurs lignes dans la région de Kerenzerberg et la partie inférieure de la vallée. Des véhicules modernes à plancher surbaissé vont y rouler aux couleurs des CFF pendant trois ans et demi au minimum.



Regard par-delà les frontières.

Le trafic régional CFF s'est taillé un beau succès jusque dans le canton de Zoug où, conjointement avec les Zugerland Verkehrsbetriebe, il a emporté le marché en vue d'exploiter le train-tram de Zoug, qui doit entrer en service à la fin de 2004. Le mandat porte aussi sur l'acquisition de 12 nouvelles rames régionales. Le trafic régional CFF, encore lui, a vécu un exercice marqué par les activités transfrontalières: depuis quelques années déjà, des trains CFF circulent sur la Ligne verte, entre Bâle et Mulhouse. S'y ajoute la nouvelle ligne internationale qui relie Genève à Bellegarde, dans l'Ain. Pour les nombreux travailleurs frontaliers, cette offre crée des correspondances et jonctions locales idéales avec les transports urbains genevois. Toujours pour dépasser les frontières de leur marché, CFF et MittelThurgauBahn ont créé une filiale commune Turbo, qui offre des services de transport dans la région du lac de Constance et les zones limitrophes, en attendant, ces prochaines années, d'élargir encore son rayon d'action. Dans cette perspective, Turbo a déjà commandé 80 nouveaux véhicules de trafic régional. La collaboration entre CFF et BLS (Chemin de fer du Lötschberg SA) a trouvé de nouvelles bases puisque les deux partenaires, liés par contrat, ont redéfini

leurs domaines de compétences respectifs, afin de mieux utiliser les synergies: tandis que le BLS s'occupera, dès la fin de 2004, de l'ensemble du RER bernois, les CFF vont, au même moment, reprendre tout le trafic grandes distances sur le réseau BLS.

La police ferroviaire a, elle aussi, vu la refonte complète de son organisation. Ses 125 membres ont, à la fin d'août 2001, quitté les CFF pour rallier Securitans, une entreprise commune de Securitas et des CFF. Par leur présence dans les trains et dans les gares, ils confortent le sentiment de sécurité des voyageurs; ils seront dorénavant chargés aussi de la surveillance des chantiers ferroviaires.

Cisalpino SA: le vent en poupe.

La TEE-Allianz, qui réunit les CFF, la Deutsche Bahn (DB) et les Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), a réalisé, l'année dernière, deux projets en faveur du trafic transfrontalier entre les trois

Scénario d'avenir 06/16: l'avenir de l'espace économique zurichois.

Les prévisions qui concernent l'espace économique zurichois illustrent de manière exemplaire l'évolution à venir dans le trafic ferroviaire. Cet espace économique couvre plus que le canton de Zurich puisque – pour certaines problématiques en tout cas – il correspond à la portion de territoire desservie par le RER zurichois.

> Pour la période de 1995 à 2025, les prévisions font état des développements suivants :

> population:

dans l'espace économique zurichois	+ 9%
dans le canton de Zurich	+ 3%

> courses de voyageurs à l'intérieur de l'espace économique zurichois:

nombre total	+ 11%
par les transports publics	+ 5%

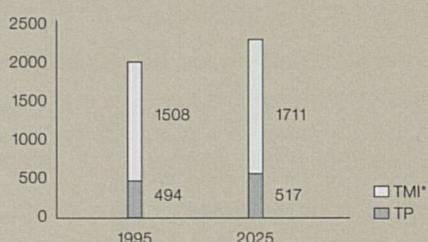
> courses de voyageurs en provenance ou à destination du reste de la Suisse:

nombre total	+ 44%
par les transports publics	+ 65%

Courses de voyageurs à l'intérieur de l'espace économique zurichois.

Pendant la période de 1995 à 2025, les courses de voyageurs à l'intérieur de l'espace économique zurichois vont augmenter de 11 pour cent.

Courses de voyageurs en millions.



*Trafic motorisé individuel

pays. Depuis l'automne dernier, des agents de train suisses et allemands accompagnent les ICE et les EuroCity entre Zurich et Stuttgart et entre Zurich et Munich de bout en bout, sur tout le parcours. En trafic avec l'Autriche, le service international des agents de train est déjà une réalité quotidienne depuis quelques années. A l'enseigne TEE toujours, les trois réseaux ont lancé une carte-famille commune, qui assure aux parents et grands-parents, dans les trois pays, la gratuité des voyages pour leurs enfants et petits-enfants jusqu'à 17 ans. Les efforts communs des trois réseaux dans le domaine du marketing n'ont rien perdu de leur détermination.

Scénario d'avenir 07/16: l'avenir sous le signe de la mobilité combinée.

Disposer d'une voiture n'implique plus nécessairement posséder une voiture.

Les estimations faites dans le cadre du Programme national de recherche «Transport et environnement» montrent que, sur le moyen terme, il y a dans les agglomérations suisses quelque 200 000 détenteurs du permis de conduire potentiellement concernés par ce que les Allemands appellent les «Mobilpakete», et qui sont des services assurant à leurs bénéficiaires des conditions préférentielles pour le recours aux transports publics, à l'autopartage, aux voitures de location et aux offres vélo. Il ne faut certes pas en attendre pour autant une diminution substantielle du parc des voitures particulières: cette diminution est estimée à 1,4 pour cent seulement pour les cinq années à venir.

Qui peut être intéressé, et pourquoi, par de telles formules de mobilité combinée?

> **Le nombre des ménages sans voiture**, qui représentent dans les grandes villes suisses alémaniques une proportion non négligeable – entre 40 et 50 pour cent – de tous les ménages encore dans la vie active, peut se stabiliser grâce aux offres de ce type.

> **La mobilité combinée** est le moyen de renoncer à une seconde ou à une troisième voiture dans les ménages jusque-là fortement motorisés.

> **La mobilité combinée** peut avoir de l'impact dans des phases de vie bien déterminées, ou pour encourager à se passer de voiture dans un ménage: lorsque de jeunes adultes renoncent à s'acheter une voiture ou en remettent l'achat à plus tard, lorsque des personnes d'un certain âge renoncent à leur voiture, ou encore lorsque, en raison d'un changement de situation, l'abandon de la voiture serait une bonne chose – par exemple après déménagement dans une agglomération bien desservie par les transports publics et propice au trafic lent.

> **Pour une majorité** des usagers des transports, ce qui compte avant tout, c'est d'arriver à destination rapidement et de manière commode – le moyen utilisé est apparemment, à leurs yeux, presque secondaire. Ils sont habitués à combiner les transports et à les utiliser avec souplesse, efficacité et pragmatisme.

Les prestataires de transport – dont les CFF tout particulièrement – ont donc pour mission d'intégrer dans leurs plans et leur offre les différents moyens et services de transport, au-delà des transports collectifs.

Ainsi, les détenteurs d'abonnements généraux ou demi-tarif se verront accorder une réduction de 25 pour cent sur le prix du billet de train lors de voyages en Allemagne et en Autriche.

Devant les nouvelles conditions-cadres imposées par la politique, les CFF renoncent à participer à une candidature pour l'exploitation de réseaux ferroviaires régionaux en Angleterre. Ils resteront toutefois aux côtés de leur partenaire anglais à titre de conseil.

Cisalpino SA, la «joint-venture» des CFF, des Chemins de fer d'Etat italiens FS, du BLS et de quelques cantons suisses, a continué à développer, l'année dernière, sa position de plaque tournante du trafic voyageurs international entre l'Italie et la Suisse. Pour la troisième année consécutive, elle a bouclé sur des chiffres noirs – résultat confirmé par la progression constante des taux d'utilisation de ses capacités. De janvier à août, elle a enregistré une utilisation moyenne en hausse d'environ 8 pour cent par rapport à l'année précédente. Dans les mois qui ont suivi, ce résultat a été une nouvelle fois dépassé, en raison d'une augmentation des voyages d'affaires en 1^{re} classe. Le chiffre d'affaires a augmenté de 11 pour cent, assurant des rentrées nettes élevées (cash flow). Le bénéfice a pratiquement doublé par rapport à l'année précédente. L'état technique des ETR 470 s'est également amélioré, grâce à des interventions ciblées. Cisalpino SA, qui avait déjà obtenu auparavant la concession, a également vu sa licence d'entreprise prolongée de dix ans sur le réseau suisse.

Des services nouveaux.

La capacité d'une entreprise aussi complexe que les CFF à réagir rapidement et sans inutiles complications a été, à plusieurs reprises l'année dernière, brillamment démontrée par le personnel. Après le grave accident du tunnel routier du Gothard, les CFF sont montés au créneau et, comblant le vide de transport créé, ils ont, en 24 heures, remis en service le chargement des voitures sur les trains du Gothard – après une interruption de vingt ans. Pendant les deux mois de fermeture du tunnel, quelque 70 000 voitures ont été acheminées entre Göschenen et Airolo, et retour. Avec des trains spéciaux entre Zurich et Genève, les CFF ont également été en première ligne lorsque les avions de Swissair ont été immobilisés au sol.

Dans des situations beaucoup plus réjouissantes aussi, les CFF ont plusieurs fois prouvé qu'ils savaient s'adapter: notamment en assurant sans inutiles bousculades le transport, sur deux jours de juin, de près de 120 000 écoliers profitant du beau temps pour faire leur course d'école. Non moins de 109 trains spéciaux ont conduit sûrement et agréablement jusque dans la ville sur la Limmat les accros du techno venus de Suisse et d'ailleurs, d'où de nouvelles affluences records

à la Streetparade. Pour faire de ces grands rendez-vous des succès commerciaux, dont l'image de l'entreprise a profité en termes de compétitivité, il aura fallu tout le professionnalisme de la planification et de la gestion du trafic, allié à la mobilisation énorme du personnel.

Expo.02 en 01 déjà.

La prochaine grande échéance, cette année, est déjà toute proche: Expo.02. Depuis des mois les CFF, en leur qualité de transporteur officiel, bûchent sur les grandes planifications. Sur quelque 4,8 millions de visiteurs attendus, 50 pour cent vraisemblablement viendront en train. Or les quelque 830 000 voyageurs que les CFF transportent quotidiennement doivent pouvoir compter sur la qualité CFF dont ils ont l'habitude, malgré les regains d'affluence dus à Expo.02. Depuis des mois, 24 rames pendulaires Intercity sillonnent la Suisse, véhiculant le message d'Expo.02. La prélocation des entrées, lancée dans les gares CFF en octobre, a eu des débuts extrêmement prometteurs puisque, en quelques semaines et jusqu'à la fin de l'année, près d'un million d'entrées avaient été vendues aux guichets.

Scénario d'avenir 08/16: le bel avenir du label loisirs.

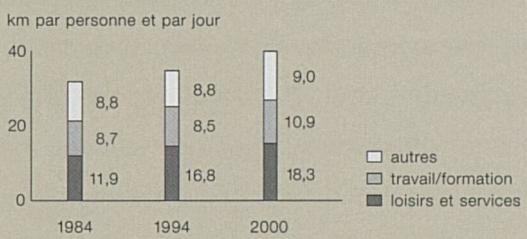
Dans les années qui viennent, le trafic d'agrément comptera parmi les marchés à forte croissance dans le transport des personnes, en courtes comme en longues distances.

> En 2015, il représentera 45 pour cent de tous les trajets et nettement plus de 50 pour cent des distances parcourues (43 pour cent en 2000). A l'heure actuelle (selon le microrecensement 2000 sur la mobilité), 1 personne (de plus de 10 ans) accomplit en moyenne chaque jour 1,4 trajet d'agrément, étant entendu qu'un trajet moyen couvre 11,5 km et dure une bonne demi-heure. Sur une journée, une personne parcourt donc pendant ses loisirs quelque 16,5 km. Cette distance quotidienne a augmenté de 40 pour cent depuis 1984. Les trajets d'agrément

approchent déjà les 40 pour cent dans l'ensemble des trajets effectués par les Suisses (et même pas loin de 80 pour cent le dimanche), correspondant ainsi à presque la moitié du temps total passé en déplacements.

Distances par personne et par jour, selon le mobile du déplacement.

Les trajets d'agrément représentent actuellement 40 pour cent de tous les trajets effectués. Et même 80 pour cent le dimanche.



Pour EasyRide, des tests ont été menés avec la participation du public entre mars et juin, à Bâle et à Genève. La qualité d'enregistrement des trajets a dépassé 99 pour cent et les quelque 1800 clients testeurs ont très bien accueilli l'absence de billets. L'organisation de projet CFF a ensuite préparé un dossier commercial, dans lequel elle formule pour EasyRide des stratégies de migration innovantes et réalisables par étapes. En parallèle, une «Vision marketing» pour les transports publics en Suisse a été élaborée par les CFF, l'Union des transports publics et plusieurs entreprises de transport, afin d'assurer, dans le cadre d'une nouvelle alliance, l'avenir de la collaboration dans le transport public suisse des voyageurs.

Changement de cap dans la restauration à bord. A la fin de l'année dernière, les CFF ont repris les 60 pour cent de participation d'Autogrill AG dans la filiale Passaggio Rail AG. En renforçant leur influence dans ce secteur, ils entendent recentrer qualité et service sur les demandes de leur clientèle. La transformation des 26 voitures Bistro à deux niveaux a commencé, et une formule de restauration fondamentalement neuve, sous une nouvelle marque, est en préparation. Durant l'exercice écoulé, les CFF ont encore accentué leur effort en faveur des personnes à mobilité réduite. Ils appliqueront à l'avenir, lorsqu'ils construisent et transforment, ou lorsqu'ils acquièrent des véhicules, les standards définis conjointement avec l'Union des transports publics et le Service handicapés et transports publics d'Olten, afin de faciliter l'accès aux transports publics pour les personnes handicapées et permettre à celles-ci d'utiliser toute la chaîne des transports, leur procurant ainsi un regain de mobilité dans leur vie de tous les jours.

Depuis le début de juillet 2001, les gares CFF accueillent plus d'une centaine de points de pré-location TicketCorner pour des concerts, des représentations théâtrales, des spectacles musicaux ou encore des manifestations sportives. Par ce canal, 418 000 entrées ont été vendues. Ce chiffre doit passer à 1,2 million en 2002.

Nouvelle série de deux-niveaux.

En commandant une quatrième série de voitures à deux niveaux en vue de l'achèvement, à la fin de 2004, de Rail 2000 1^{re} étape, les CFF complètent leur parc de véhicules, qu'ils portent à 320 unités. Pour Expo.02, une opération contrôle et remise en état de 250 voitures de cette catégorie a été rigoureusement planifiée et rondement menée, sur les quatre premiers mois de cette nouvelle année. S'y ajoute la commande de 20 rames pendulaires Intercity (ICN) supplémentaires, dont dix seront affectées, dès 2004, d'abord à la ligne du Pied du Jura entre

Genève et Bâle et les dix autres au parcours Biel-Zurich, sur lequel, grâce à leur virtuosité dans les courbes, elles permettront de gagner de précieuses minutes.

Les CFF ont eu beaucoup de chance lors du déraillement sans conséquence d'un ICN à Zurich-Oerlikon – accident provoqué par un élément de fixation qui a lâché sur une biellette de guidage d'un bogie. Des vérifications, au niveau métallurgique, effectuées par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche EMPA, ont confirmé que les éléments de fixation, sur les rames ICN, ne présentent aucun défaut de matériel. Pendant plusieurs jours, les ICN ont été retirés du trafic. Réalisant une prouesse logistique, les CFF ont, avec leur partenaire industriel Alstom, vérifié 54 600 fixations sur l'ensemble des ICN.

Réorganiser l'entretien du matériel roulant a été un gros défi à relever. Si les nouvelles structures sont maintenant en place, les processus du service, eux, ne sont pas encore bien rodés – un constat particulièrement tangible après le changement d'horaire, tant pour la propreté que pour la disponibilité du matériel roulant. Sur quoi viennent se greffer, pénalisant encore la propreté, d'une part un vandalisme de plus en plus répandu, et, d'autre part, des comportements souvent peu respectueux du matériel à bord des trains. Les CFF font un maximum pour que, là aussi, la qualité et la sécurité légitimement attendues soient à l'avenir mieux assurées. Reste qu'ils sont un moyen de transport public et, par conséquent, accessibles à tout un chacun. Ce qui en fait, d'une certaine manière, le miroir d'une société. Soucieux de mieux protéger leur personnel contre les actes agressifs propres à un tel contexte, les CFF offrent des modules spécifiques de formation et un encadrement renforcé.

Scénario d'avenir 09/16: disparités régionales dans l'utilisation des transports publics.

Si les disparités constatées dans le choix du moyen de transport reflètent des différences régionales dans l'attrait comparé du transport collectif et du trafic individuel, elles tiennent aussi à l'organisation de l'espace.

> Les résultats du microrecensement 2000 sur la mobilité le montrent bien: si, dans le Grand Zurich, 16,4 pour cent des étapes de trajet (chaque changement du mode de déplacement comptant pour une

étape) se font avec les transports publics, cette proportion est de 15,7 pour cent à Bâle et 16,2 à Berne – nettement au-dessus des scores romands, dont 12,1 pour cent pour Genève et 11,6 pour Lausanne.

Peu de mécaniciens, beaucoup de participation active.

Le trafic voyageurs CFF se prépare énergiquement à une concurrence croissante sur le rail. Cette évolution exige incontestablement, de la part du personnel, beaucoup de souplesse et de participation active. Il aura fallu tout le travail fourni et tout l'effort consenti pour que l'année dernière, alors qu'il manquait près de 200 mécaniciens, il ait encore été possible de développer les prestations aux voyageurs. Une première lueur d'espoir se dessine, avec les 20 nouveaux mécaniciens formés qui occupent désormais leur poste dans la cabine de conduite. La situation devrait se détendre à la fin de 2002, avec les 200 autres mécaniciens qui arriveront en fin de formation. □

Scénario d'avenir 10/16: Les personnes à mobilité réduite seront plus nombreuses.

Le pourcentage d'usagers des transports dont la mobilité est réduite, ou qui souffrent d'un handicap, va augmenter dans le futur.

> **Le vieillissement** de la population, de plus en plus marqué, l'explique en grande partie. En 2010, la population des plus de 60 ans représentera déjà près de 24 pour cent (20 pour cent en 2000). La classe d'âge des 65 à 79 ans va même augmenter de moitié environ, tandis que le facteur de multiplication sera de deux et demi pour les 80 ans et au-delà.

> **Mais les personnes âgées** ne sont pas toutes handicapées dans leur mobilité; de même, la mobilité réduite n'est pas l'attribut exclusif des personnes âgées. Il suffit d'avoir de la peine à marcher, ou d'être malvoyant ou malentendant, pour devoir compter sur des transports offrant un accès facilité et de très bonnes conditions de confort, de service et de sécurité. C'est aussi vrai s'agissant de personnes qui transportent de gros bagages ou une voiture d'enfant.

> **Les plus sportifs** des voyageurs peuvent avoir, parfois, des blessures qui gênent leurs mouvements et leurs déplacements. De ce point de vue, des

estimations considèrent que près de 25 pour cent de la population présentent une mobilité réduite.

> **Le renouvellement progressif** du matériel roulant et la réfection des gares vont favoriser le large déploiement d'innovations techniques et de service. Il n'est que de penser à la surélévation des quais, aux rampes d'accès aux quais, aux portes élargies (comme dans les IC 2000), enfin au dispositif d'informations acoustiques et visuelles qui permet aux malvoyants et aux malentendants d'être, eux aussi, informés des trains entrant en gare, des gares et des correspondances. Avec cette stratégie pour les personnes handicapées, avec les mesures déjà réalisées aussi, les CFF sont bien armés pour l'avenir.