

Une mobilité rare, précieuse et à utiliser avec intelligence

Il n'y a aucun doute là-dessus:

la mobilité est un facteur de

bien-être et de développement.

C'est aussi un bien rare qui a

son prix. Les CFF contribuent de

manière décisive à la rendre

sensée et performante. Faire face

à l'énorme croissance du trafic

signifie pour eux d'importants

investissements et l'utilisation

intelligente des capacités

actuelles.

La révolution industrielle a transformé les rapports que l'individu entretenait avec l'espace et le temps. Il y a 200 ans, les Suisses ne quittaient pratiquement jamais leur commune d'origine. En 2010, chaque habitant a parcouru en moyenne 37 kilomètres par jour à l'intérieur du pays. En comparaison avec 2005, la distance franchie quotidiennement s'est allongée de 4%, soit 1,5 km. Cette évolution provient avant tout de la progression du nombre de trains-kilomètres, qui a augmenté de 27% par rapport à 2005: en 2010, le trajet effectué par le rail était de 8,6 kilomètres en moyenne.

La forte progression du trafic depuis le milieu du XX^e siècle – et que nous voyons se poursuivre aujourd'hui – résulte de l'évolution de facteurs étroitement liés: croissance de la population, essor économique, hausse du pouvoir d'achat, motorisation, exodes rural et urbain, extension des agglomérations, culture et transports de loisirs, libéralisation du commerce mondial, intégration économique, mondialisation, etc. De nombreux processus socio-économiques sont désormais tributaires d'une mobilité sans entrave. Deux éléments l'ont rendue possible: la disponibilité mondiale d'énergie (fossile) à bas prix et le consensus politique qui prévaut en Suisse concernant le développement d'une infrastructure de transport conforme aux besoins.

Un réseau ferré toujours plus sollicité

Rien d'étonnant à ce que notre réseau ferroviaire soit le plus densément exploité d'Europe. Un million de clients voyagent chaque jour à bord des trains CFF. L'économie suisse se fonde sur un système de mobilité complexe que les travailleurs empruntent au

quotidien et qui forme une chaîne continue pour le transport des marchandises.

Le succès de l'économie suisse et l'attrait de ce pays ont pour conséquence que le réseau ferroviaire est de plus en plus sollicité. Les experts considèrent que la population nationale va augmenter de 11% au cours des vingt prochaines années, et avec elle les besoins en mobilité. La Confédération prévoit que le trafic voyageurs croîtra de 25% d'ici à 2030, et même de 30% dans les bassins urbains. Dans le domaine des transports publics, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) table sur une croissance de 50%. Durant la même période, le trafic marchandises progressera de 45%.

Les projets de la Confédération, des fondements solides

La Confédération relève ce défi en recourant à une stratégie qui repose sur trois orientations:

- les investissements de maintenance priorisent ceux d'extension;
- les investissements d'extension sont hiérarchisés en fonction de leur urgence, de leur rapport coût-utilité et de leur efficacité;
- le principe de causalité doit être pris en compte pour trouver les moyens de financement requis.

En ce qui concerne le chemin de fer, la Confédération applique cette stratégie avec deux projets politiques. Le premier s'intitule *Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (Faif)*. Le Conseil fédéral en a fait le socle sur lequel s'ancre le développement futur de l'infrastructure ferroviaire. Faif représente une chance de planifier dès aujourd'hui le succès de demain. Il permet un financement à long terme et solide de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement du réseau ferroviaire, ainsi qu'une stratégie de développement durable. Les citoyens voteront sur ce projet le 9 février prochain. Le développement futur du réseau interviendra dans le cadre du *Programme de développement stratégique (Prodes)*. On prévoit d'investir 6,4 milliards de francs dans la première étape, qui courra jusqu'en 2025.



Bernhard Meier
Délégué aux affaires
publiques et à la
régulation, CFF SA



Stephan Osterwald
Chef du secteur Économie
des transports et
statistique, CFF SA



La ligne diamétrale de Zurich ouvrira en 2014. Elle fait partie des projets conçus par les CFF pour développer le réseau ferré. Photo: CFF

Des projets décisifs sont à la veille de voir le jour

Les CFF sont directement concernés par l'augmentation du trafic et par l'extension de l'infrastructure ferroviaire. C'est pourquoi ils investissent chaque année environ 1 milliard de francs dans du matériel roulant neuf. Il s'agit avant tout de véhicules à deux niveaux offrant un millier de places assises. En outre, les CFF développent sans relâche leur réseau ferroviaire. Avec l'ouverture de la ligne diamétrale de Zurich (2014) et la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard (2016), des projets décisifs sont sur le point d'aboutir.

La mobilité est précieuse: elle rapproche les lieux de travail, d'achats et de loisirs, fait gagner du temps, crée des emplois et relie la Suisse à l'Europe. Du point de vue économique, la mobilité encourage la productivité et la croissance. Il s'agit d'un facteur de bien-être important, auquel le chemin de fer contribue de façon décisive.

La mobilité est aussi un bien rare, en particulier dans les grandes agglomérations et aux heures de forte affluence. On ne cesse de répéter que les capacités du système ferroviaire ont atteint leurs limites, alors que, globalement, le taux d'occupation des places à bord des trains atteint à peine 30%. Cela signifie qu'en dehors des heures de pointe, le réseau ferroviaire a encore d'importantes capacités.

Des solutions intelligentes pour l'avenir

La mobilité doit être utilisée avec discernement, par exemple en privilégiant des

formes de travail souples. À cet effet, les CFF ont lancé le programme *WorkAnywhere* qui permet au personnel de travailler facilement en déplacement ou à domicile. Cet engagement inclut également la desserte de téléphonie mobile sans interruption tout au long de la chaîne de transport. C'est pourquoi Internet sera gratuitement à la disposition de la clientèle dans les cent gares les plus fréquentées de Suisse d'ici à la fin de 2015. Les CFF améliorent par ailleurs la réception téléphonique à bord des wagons à l'aide de répéteurs, en collaboration avec les opérateurs en téléphonie mobile. Tous les trains de longue distance en seront équipés d'ici à la fin de 2014. Le parc de véhicules du trafic voyageurs suivra d'ici à 2020. Le guidage des flux de voyageurs et les incitations font partie d'une saine gestion de la mobilité. Les CFF ont déjà pris des mesures allant dans ce sens: billets dégriffés, abonnement général 9 heures, annonce des trains de renfort. Il est aussi important de s'adapter aux habitudes changeantes des usagers, dans un monde de plus en plus mobile et connecté. C'est pourquoi les CFF sont devenus un prestataire de mobilité axé sur la clientèle. Ils poursuivront sur cette voie, par exemple avec des offres telles que CFF & Mobility ou des informations personnalisées, tout au long du déplacement.

Tout doit contribuer au financement

La mobilité a un prix et – les experts sont d'accord entre eux – celui-ci va augmenter. Les CFF sont de l'avis que l'utilisateur doit davantage participer au financement des transports publics. Faif va, ici aussi, dans la bonne direction. Le processus politique montrera si un système de taxe sur la mobilité concernant l'ensemble des transports est un modèle d'avenir. Il est cependant certain que tous les acteurs – Confédération, cantons, utilisateurs, CFF – devront contribuer à satisfaire des besoins de financement en augmentation.