

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1993)

Rubrik: Trafic voyageurs

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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



La contrôlease – comme le contrôleur – accueille les voyageurs dans un nouvel uniforme; la grosse et lourde sacoche a disparu.

Malgré la récession, la demande en trafic voyageurs n'a pas faibli. Cela est réjouissant et montre que les offres attractives sont une valeur sûre. Le nombre des abonnés généraux s'est accru de 20 000, pour s'inscrire à quelque 120 000. La campagne d'automne avec sa carte journalière à prix réduit vendue 643 000 fois a dépassé toutes les espérances. Ayant fortement favorisé l'achat de cartes de familles et d'abonnements demi-taxe, ses effets se prolongeront jusqu'en 1994.

De nouvelles formes de coopération continuent d'améliorer la qualité des offres et des prestations, par exemple la vente d'arrangements de voyagistes privés ou l'exploitation de relations internationales diurnes et nocturnes. Inversement, l'indemnité pour le trafic régional réduite par la Confédération impose des restrictions en matière d'horaire.

Trafic régional et trafic de banlieue

En trafic d'agglomération, les communautés simplifient l'accès aux transports publics. La collaboration entre CFF, chemins de fer privés et entreprises de transport en accroît l'utilité pour la clientèle. Début 1993 les communautés de Thoune et d'Argovie se sont formées; elles portent sur les titres mensuels et annuels pour tous les moyens de transport publics de ces régions.

Depuis le changement d'horaire de fin mai 1993, le trafic régional entre Travers et Les Verrières, entre Delémont et Laufon ainsi qu'entre Frick et Brougg est assuré par bus. Les expériences sont positives: l'offre améliorée grâce au

transfert est bien acceptée par la population, étant donné que les nombreux arrêts de bus, en partie nouveaux, sont en général plus proches des zones d'habitation que la gare.

- Travers-Les Verrières: Les Bayards et Les Verrières sont desservis par bus au départ de Fleurier, où la correspondance est assurée avec les trains du Régional du Val-de-Travers (RVT) en provenance et à destination de Travers-Neuchâtel. Les fonctions des anciens points d'arrêt Couvet CFF et Boveresse ont été reprises par les gares de Couvet RVT et Môtiers de la ligne parallèle du RVT.

- Delémont-Laufon: Une nouvelle offre est proposée sur la ligne Bâle CFF-Delémont. Entre Bâle et Laufon, les trains circulent selon un nouvel horaire. La cadence à soixante minutes, étoffée matin et soir, est maintenue. Sur la section Laufon-Delémont, il n'y a plus de trains régionaux. Dès lors, les horaires des lignes de bus Laufon-Liesberg et Delémont-Soyhières ont été adaptés et étoffés selon les besoins.

- Frick-Brougg: L'objectif principal de la restructuration du trafic régional était de mieux desservir les villages situés entre Frick et Brougg, et de rentabiliser les moyens de transport utilisés. Une étude externe antérieure avait déjà recommandé d'assurer ce trafic par bus.

Programme «Renversement de la tendance 1994»

Par ce programme, les CFF entendent compenser le gel de l'indemnité pour le trafic régional. L'on prévoit d'assurer par bus le trafic de cinq lignes très peu fréquentées. Par ailleurs, des adaptations de

l'offre sont prévues partout où la faiblesse de la demande ne justifie pas la mise en marche de trains.

Les adaptations prévues sont fondées sur des analyses détaillées du marché. Les CFF ne suppriment dès lors que des trains peu fréquentés. Sur les lignes concernées, les trains-kilomètres seront réduits de 7% en moyenne. Par rapport à l'ensemble de l'offre en trafic régional, cela représente 2%. Les CFF escomptent, grâce aux optimisations possibles de l'offre des transports publics, un léger recul des voyageurs-kilomètres, de l'ordre de 4%.

Trafic longues distances Suisse

Dans ce secteur, l'année a été marquée par diverses mesures de marketing, notamment par des améliorations de l'offre et par de nouvelles formes de coopération.

Prix et assortiment

Le prix de l'abonnement demi-taxe a été porté à 150 francs. A la fin de l'année, presque 1,9 millions de titres étaient en circulation. Malgré ce fléchissement, les produits ont augmenté suite au relèvement du prix. Depuis le 1^{er} mai 1993, ce titre de réduction est proposé en formule «Postcard», pour les clients titulaires d'un compte postal, et en formule «Railcard», abonnement et carte de crédit «Eurocard» en un.

La courbe des ventes de l'abonnement général continue de s'envoler: quelque 120 000 personnes profitaient fin 1993 des avantages du «passe-partout» des transports publics. Depuis 1987, le nombre d'abonnés a quintuplé, notamment grâce à la

formule attractive pour ménages.

La campagne d'automne 1993 a connu un grand succès. En novembre, les chemins de fer ont vendu presque 650 000 cartes journalières au prix réduit de 20 francs (40 francs sans abonnement demi-taxe). L'essai de dissocier le trafic d'affaires du trafic d'excursion par une limitation de la validité (du lundi au vendredi à partir de 9 heures) s'est révélé positif. Ainsi les clients obligés de voyager debout étaient peu nombreux et les clients mécontents étaient rares.

Information téléphonique

Après une préparation minutieuse et une formation poussée du personnel, et après un essai couronné de succès à Bâle, les services de renseignements et de vente de Berne, Bienne, Lucerne et St-Gall peuvent être appelés par un numéro unique, le 157 33 33. Un service d'information et de vente efficace, indépendant du lieu est ainsi créé, qui garantit au client un accès aisé et un service professionnel.

Produits et offres

Etoffé aux heures de pointe, l'horaire des trains IC et directs répond depuis mai 1993 à la demande accrue. Un IC du matin supplémentaire renforce les liaisons Berne-Zurich, et sur la ligne également très fréquentée Bâle-Zurich, une nouvelle grille améliore l'offre.

Depuis la mi-décembre 1993, le bureau de voyages des CFF de Brigue vend des arrangements sur la base d'un contrat de franchise avec Kuoni SA. Cette coopération sera étendue en 1994 à neuf autres bureaux de voyages. Des ententes de coopération simi-

laires sont pensables avec d'autres partenaires. Les CFF entendent ainsi élargir leurs offres et parallèlement accroître leur part du marché des voyages à destination et en provenance des aéroports.

Le nouveau contrat avec la Compagnie suisse des wagons-restaurants ne prévoit plus de couverture des déficits de la part des CFF. Ainsi ceux-ci ne versent plus aucune contribution à la couverture du déficit d'un exploitant privé de voitures-restaurants.

Les six voitures-famille des CFF sont parrainées depuis le mois de juin par le périodique «Schweizer Familie». A cette occasion, ces voitures ont reçu une nouvelle livrée, caractérisée par de grands visages d'enfants, et un nouvel aménagement de l'espace-jeu. Les voitures-famille circulent dans les trains IC Bâle-Brigue, Bâle-Chiasso, Bâle-Coire, Zurich-Chiasso et St-Gall-Genève.

Trafic voyageurs international

L'offre en trafic international a fait une fois de plus l'objet de substantielles améliorations.

- En trafic diurne, cinq paires de trains ICE relient chaque jour Hambourg à Bâle CFF via Francfort, trois d'entre elles sont prolongées jusqu'à Zurich.

- Depuis fin mai 1993, le nouvel Eurocity «Ticino» Zurich-St-Gothard-Milan comprend trois voitures panoramiques. Les autres voitures de ce type circulent vers Vienne et Graz.

- Les relations TGV Paris-Berne et Paris-Lausanne sont en meilleures correspondances avec les régions touristiques de l'Oberland bernois

ainsi que des Alpes vaudoises et valaisannes. Les vendredis et dimanches, un nouveau TGV quitte Lausanne à destination de Paris. Pour les voyageurs de Berne, la correspondance avec le TGV à Frasne est à nouveau assurée par des rames quadricourant, ce qui évite le changement de locomotive à Pontarlier.

- Sous le label «Euronight», les chemins de fer européens visent depuis mai 1993 un meilleur service. En trafic avec la Suisse, les trains Euronight ne comprennent que des voitures-lits et des couchettes; le «Wiener Walzer» Bâle CFF–Vienne–Budapest comprend aussi des voitures de 2^e classe «Sleeperette» équipées de sièges inclinables pour un voyage de nuit avantageux et tout de même confortable.

- Les CFF ont mis en circulation des voitures Eurocity de 2^e classe dont les compartiments et les toilettes sont accessibles aux voyageurs en fauteuil roulant. Le parc de ces voitures EC à nouvelle livrée s'élèvera d'ici fin 1995 à 115 unités et sera utilisé sur toutes les liaisons au départ et à destination de la Suisse. Encouragée par les CFF, la fondation de sociétés destinées à promouvoir les offres en trafic international s'est poursuivie.

- Le 1^{er} juin 1993, la SNCF et les CFF ont créé une société simple de droit français. Le but de ce «Groupement d'intérêt économique» (GIE) est de promouvoir des liaisons par TGV attractives et d'associer étroitement les deux Réseaux sur le plan de la commercialisation. Le siège du GIE est à Paris. La participation de la SNCF est constituée de huit rames TGV, celle des CFF d'une rame achetée à la SNCF. Les gains réalisés seront partagés dans la même proportion entre les deux Réseaux.

- Le 23 novembre 1993, les Chemins de fer italiens de l'Etat, le BLS et les CFF ont fondé la «CISALPINO SA». Cette société, dont le siège est à Gümligen, près de Berne, exploitera et commercialisera dès 1996 entre Milan, Bâle et Genève sept rames pendulaires, actuellement en construction chez Fiat Ferroviaria à Savigliano. Différents Cantons situés le long de ces itinéraires ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour une participation.