Voyages en zig zag à travers la Suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **35 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848016

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Voyages en zig zag à travers la Suisse

Du vieux Trans-Europ-Express au nouveau train Eurocity

Le vieux Trans-Europ-Express, le fameux TEE, entre à nouveau en service — mais en version moderne, sous le nouveau nom d'« Eurocity » (EC). Cette fois, il comprend également des wagons de 2e classe, contrairement à l'ancien TEE. Tout d'abord, deux convois « Gottardo » circuleront sur la ligne Zurich-Milan, puis, à partir de mai 1989, trois nouveaux wagons supplémentaires modernisés seront introduits entre Genève et Milan. Le nouveau train Eurocity « Gottardo » a été présenté à Zurich.

Grâce à leur construction, ces anciens wagons peuvent être partout utilisés sans problèmes grâce à un système électrique qui peut fonctionner avec quatre courants différents, ce qui rend leur modernisation d'autant plus intéressante. Cette particularité permet de raccourcir le temps d'arrêt à la frontière sans changer de locomotive.

Le nouveau train Eurocity « Gottardo », qui sera le premier à circuler, n'est plus rouge, contrairement à l'ancien TEE : plus sobre, il est gris clair et gris foncé. Le nombre de places assises a été augmenté : il passe de 168 à 231, soit 84 en 1re classe et 147 en 2e classe. Un service de restauration à la place est prévu au lieu d'un wagon-restaurant. Parmi les principales innovations figurent des sièges éclairés individuellement, davantage de place pour entrer, une voiture-bar à 12 places, des toilettes séparées hommes-femmes, et des boudoirs munis de tables pliantes.

Malgré le plus grand nombre de places, l'offre reste toutefois limitée et la réservation est toujours obligatoire. Mais le supplément à payer sera modeste : la réservation entre Zurich et Milan, supplément inclus, coûtera six francs en 2e classe et neuf francs en 1re classe.

Innovation des CFF pour les voyageurs d'affaires : la voiture-bureau

A partir du 1er novembre, les CFF ont mis à disposition des voyageurs d'affaires un bureau roulant qui doit leur permettre de gagner du temps en poursuivant le travail durant leur voyage en train. La voiture-bureau, qui a été présentée à la presse, circule quatre fois par jour sur la ligne Genève Aéroport - Neuchâtel - Bienne - Zurich - Romanshorn. Cette offre constitue un essai qui durera jusqu'au 30 mars.

Les CFF indiquent que, pour une fois, ils ont renoncé à faire d'importantes études de marché et décidé de tenter un essai aussi rapidement que possible. L'introduction définitive de cette offre dépendra des résultats qui pourront aussi influer sur le processus d'évaluation de la prochaine génération de matériel roulant.

Un billet de 1re classe donne accès à la voiture-bureau. Par ailleurs, un supplément est perçu pour les places de travail. Pour le trajet Genève-Zurich, il se monte à 19 francs pour une place sans ordinateur personnel (PC) et à 37 francs pour une place avec PC.

La voiture-bureau offre 16 places de travail dont 7 disposent d'ordinateurs. Deux places sont équipées de téléphone. Un téléfax et une photocopieuse seront aussi à disposition. Un compartiment de conférence offre de la place pour six personnes ou deux groupes de trois. Les appareils sont entretenus par la maison de bureautique Waser qui a collaboré à la réalisation de cette voiture.

Offre d'abonnements vendus à l'ONST-Paris dès janvier 1989

Swiss Pass (SP)	1re cl. en FS	2e cl en FS	
4 jours	235	160	Voyages illimités trains, bateaux automobiles postales, trams
8 jours	280	195	
15 jours	335	235	
1 mois	465	325	

Swiss Card (SC)

1 mois	125	100	Voyage à l'intérieur de la Suisse d'une gare frontière ou d'un aéroport à destination du lieu de séjour et retour, plus 1/2 prix pour d'autres billets.

Swiss 1/2 Travel Card (STC)

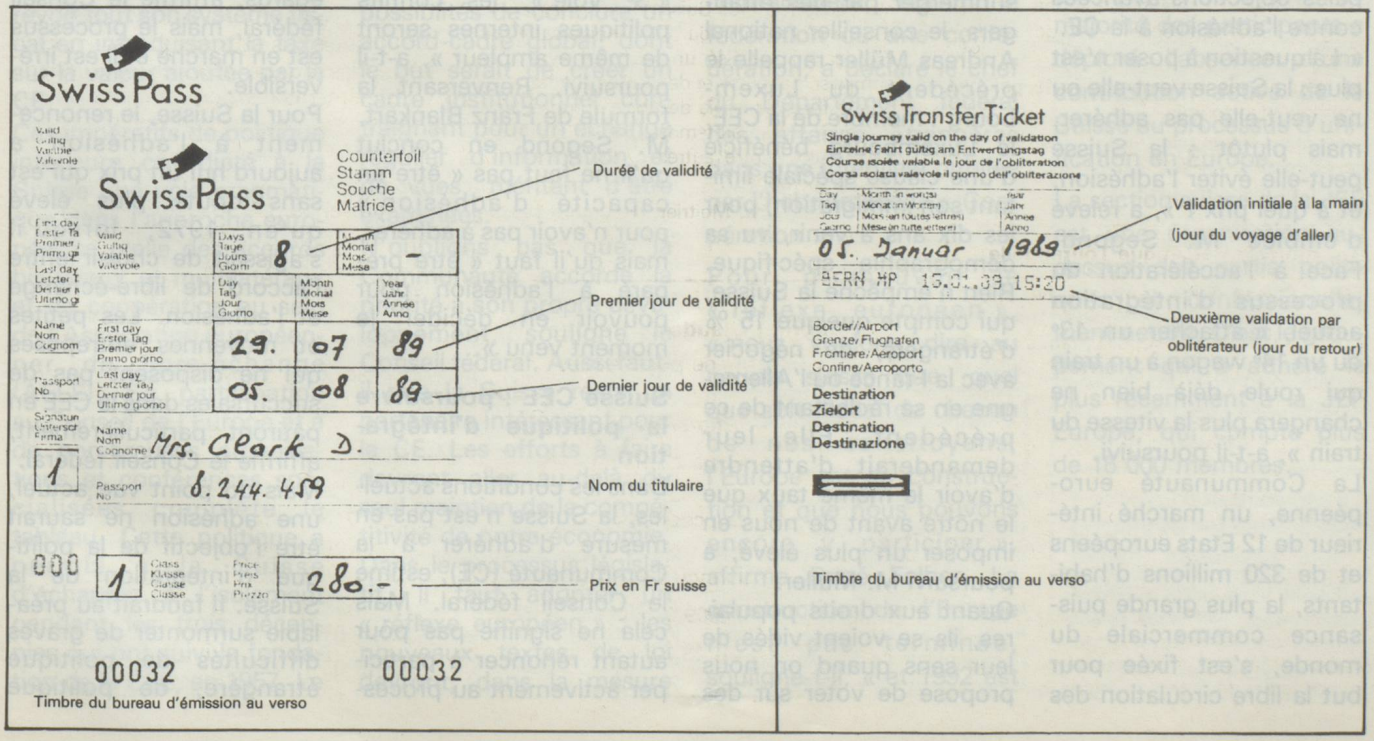
1 mois	65		Nombre illimité de billets à 1/2 prix.
12 mois	100		
6 cartes journalières	235	150	Nombre illimité de voyages dès le 1.4.1989
	270	170	

Régional Pass

— 9 régions touristiques
— gratuité de transport à certains jours et 1/2 prix les autres jours
— vente par ONST, agences de voyages en Europe.

Fly Rail Bagage

Incoming : transfert direct des bagages de l'aéroport de départ à l'étranger jusqu'à la gare de destination en Suisse ; par les aéroports de Zurich et de Genève (FRS 9.-).

Outgoing : transfert direct des bagages au départ de 110 gares suisses jusqu'à l'aéroport de destination à l'étranger ; par les aéroports de Zurich, de Bâle et de Genève (FRS 9.-).

Welcome : transfert accéléré des bagages au départ des aéroports de Zurich et de Genève, ainsi que de la gare de Bâle CFF jusqu'au lieu de destination en Suisse (SFR 7.-).