

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1992)

**Artikel:** La sécurité dans les trains et dans les gares : une dépense justifiée  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676304>

### **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.](#)

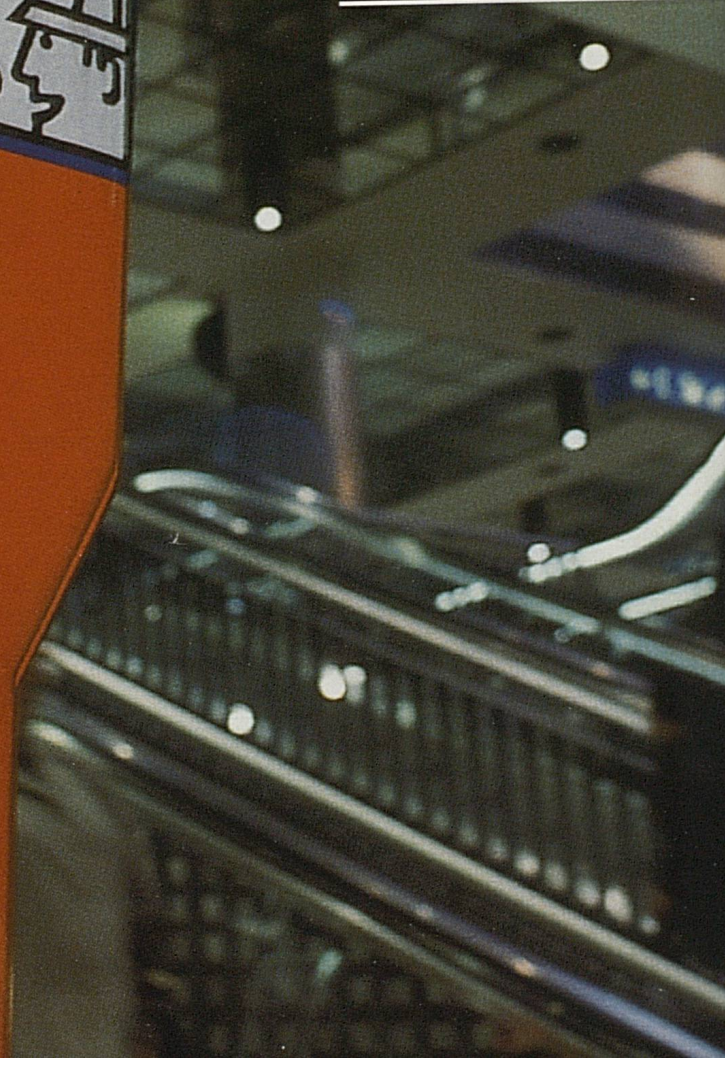
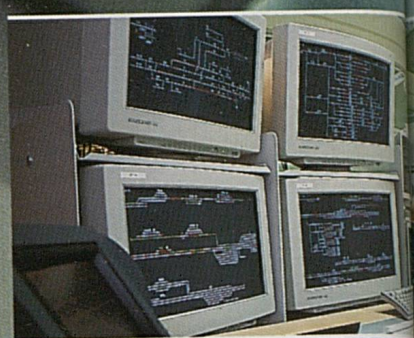
### **Terms of use**

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:** 19.11.2024

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









*La sécurité d'abord, que ce soit en gare ou en pleine voie, au centre de gestion du trafic ou dans le train.*

## La sécurité dans les trains et dans les gares: une dépense justifiée

*La sécurité et la ponctualité font du train un moyen de transport fiable. Le maintien de cette qualité impliquera toutefois des efforts accrus à l'avenir si l'on veut faire face à l'accroissement de la densité du trafic, à l'augmentation des vitesses et surtout aux changements qui interviennent dans notre société.*

Aucun autre moyen de transport n'est plus sûr que le chemin de fer: le risque d'accident est minime. Le maintien d'un standard de sécurité aussi élevé constitue, pour les CFF, une tâche permanente. Divers projets sont actuellement en cours d'exécution pour améliorer encore la sécurité de la clientèle, ainsi que celle du personnel et des installations.

### Les charges augmentent

Un trafic plus dense et des vitesses plus élevées mettent à plus rude épreuve non seulement le matériel, mais surtout le personnel des trains et des gares. Chaque année, des millions de signaux doivent être observés et cependant seuls quelques douzaines d'entre eux ne sont pas respectés. Cependant, l'augmentation de la tension au travail accroît le risque d'erreur de manipulation, qui, étant donné la densité du trafic, entraînent rapidement des perturbations de l'exploitation. Deux accidents sur le RER de Zurich ont malheureusement mis ce fait en évidence en 1992.

### Améliorer le contrôle de la vitesse des trains

D'entente avec les associations du personnel, les CFF ont modifié temporairement, à titre de mesure immédiate, la méthode d'expédition des trains. Cette précaution deviendra superflue au fur et à mesure de la

mise en service du nouveau dispositif de sécurité ZUB, que les CFF installent dans le rayon de la communauté de trafic de Zurich. Un système de transmission des données comprenant 500 balises implantées dans les voies aux endroits appropriés sera installé en vue de communiquer directement aux véhicules moteurs les indications provenant des signaux. Ce système devra permettre de corriger les éventuelles méprises dans les situations pouvant prêter à confusion.

Cette installation préfigure le futur système européen de commande des trains, développé conjointement par les réseaux ferroviaires et l'industrie. Appelé «European Train Control System» (ETCS), il devrait être mis en service encore avant la fin du millénaire et il permettra la surveillance des mouvements des locomotives. Indispensable sur les lignes à grande vitesse, ce système améliorera aussi la sécurité en trafic normal.

### Bonne entente

Demain comme aujourd'hui, la sécurité du trafic ferroviaire reposera en premier lieu sur la bonne entente entre le chef du mouvement à l'enclenchement et le mécanicien de la locomotive. Actuellement, seuls les signaux actionnés dans les gares donnent aux mécaniciens les informations leur permettant de régler la marche des trains. Très

prochainement, le développement de la radio des trains améliorera sensiblement la communication entre le service de gestion du trafic et les véhicules moteurs.

Des centaines de milliers de manipulations sont nécessaires chaque jour en vue d'assurer un déroulement impeccable de l'exploitation ferroviaire et, ainsi, de conduire les voyageurs à bon port. Les CFF peuvent compter sur la conscience professionnelle de leurs agents, grâce à laquelle les prescriptions et les «règles de circulation» sont scrupuleusement respectées. Les développements techniques ne seront pas destinés à remplacer l'homme, mais à mieux l'assister dans ses difficiles tâches.

### Influences de la société

La sécurité des personnes préoccupe les CFF. Aussi bien dans les gares que dans les trains, les voies de fait contre les passants et les voyageurs se font plus nombreuses. Les CFF ont déjà réagi et ont fait appel à une maison de surveillance privée. Des patrouilles assurent la sécurité dans les zones les plus «chaudes», c'est-à-dire actuellement à la gare principale de Zurich et dans les trains du RER. Les premières expériences montrent que la présence de ces hommes a non seulement amélioré notablement la sécurité, mais elle a aussi tranquilisé les voyageurs. D'autres mesures sont examinées en collaboration avec les directions des polices cantonales.