

# Rétrospective

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1999)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **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.

Rétrospective





### → Ouverture des premières gares «avec.»

A la fin d'avril, les deux premiers magasins de gare «avec.» se sont ouverts à Schüpfen et à Brügg. Ils devaient servir de tests pour ce projet commun des CFF, de Migros et de Kiosk AG. Un troisième établissement a suivi en automne, à Mettmenstetten. La conclusion, après ces premiers essais, est claire: avec la diversité de leur offre (billets de train, alimentation, articles de kiosque) et leur ouverture prolongée (365 jours par année, entre 6 et 20 heures au moins), ces magasins répondent à une nette demande des clients du rail. Des magasins «avec.» sont prévus ces prochaines années dans une cinquantaine d'endroits. Cette formule, tout en conférant un regain d'attrait aux gares de taille moyenne, assure les principaux services du chemin de fer en l'absence de personnel de vente CFF.



### → Feu vert à des durées de travail souples et plus courtes

L'horodateur, ce symbole des horaires de travail strictement réglés, appartiendra bientôt au passé des CFF. En avril, lors des négociations entre les CFF et les associations du personnel, les parties se sont mises d'accord sur de nouveaux modèles de durée du travail, principalement axés sur une flexibilisation des temps de travail, dans l'intérêt de l'entreprise et de son personnel. En même temps, la durée de travail va passer à 39 heures – contrepartie, pour le personnel, du renoncement à la compensation du renchérissement et frein à la suppression des emplois. Les nouveaux modèles seront introduits avec le changement d'horaire, au début de juin 2000.



### → La Suisse enfouie sous la neige

En février, des chutes de neige exceptionnelles ont mis à mal à plusieurs reprises l'ensemble du système de transport suisse. Le trafic ferroviaire a été, lui aussi, fortement entravé – notamment par des aiguillages gelés. Mais comme le trafic routier était encore plus touché, les transports publics ont finalement bénéficié d'une demande accrue, particulièrement marquée sur le Saint-Gothard. En effet, alors que l'axe de transit autoroutier était interrompu pendant plusieurs jours, la ligne de faîte des CFF, avec ses 117 ans d'âge, a pu être rouverte au trafic quelques heures seulement après une avalanche. Les ouvrages paravalanches construits ces dernières années, au prix de plusieurs dizaines de millions de francs, ont rempli leur rôle.



### → Glissements de terrains et affouillements de voies

Les spécialistes avaient été nombreux à le prévoir: en mai et en juin, la fonte des énormes masses de neige dans les Alpes alliée à des précipitations exceptionnelles a provoqué des crues dans une bonne partie du pays. Rivières et lacs ont débordé, affouillant de nombreuses voies ferrées. D'importants retards et des interruptions de ligne se sont produits. Le plus grave incident – heureusement sans victime – est survenu le 12 mai, avec une rame RER qui a déraillé entre Wetzikon et Aathal après s'être heurtée à un glissement de terrain.



### → Toujours plus nombreuses, les lignes avec trains IC à deux niveaux

Le changement d'horaire de la fin mai s'est accompagné d'une nouvelle extension de l'offre. Des améliorations systématiques ont concerné tant le trafic international (Zurich–Stuttgart, Genève–Milan) que le trafic régional (cadence à 15 minutes sur la rive droite du lac de Zurich). Il convient de relever en particulier, sur le réseau Grandes Lignes, l'extension de la cadence à 30 minutes, qui met progressivement en place l'offre de Rail 2000 (1<sup>re</sup> étape). L'horaire 99 a introduit la fréquence à la demi-heure sur les lignes Lausanne–Fribourg et Zurich–Lucerne. L'achèvement des travaux dans le tunnel sous la ville de Lucerne a ouvert aux trains IC à deux niveaux l'accès à cette gare.



### → Les compartiments silence répondent à un besoin

Le boom de la téléphonie mobile a des conséquences pour le chemin de fer: certains voyageurs peuvent en effet profiter encore mieux de leur temps de trajet, en ayant des conversations professionnelles ou privées dans le train, tandis que, pour de nombreux autres clients, le plaisir du voyage est terni par les téléphones portables – mais également par d'autres sources de bruit. Au terme d'un essai pilote qui s'est révélé concluant, les CFF ont répondu à cette situation en instaurant dans des trains InterCity et InterRegio des compartiments silence, signalés par un nouveau pictogramme.



### → Rail 2000 traverse l'Emme en souterrain

Partout, les travaux pour la nouvelle infrastructure ferroviaire de Rail 2000 battent leur plein. Long de 45 km, le nouveau tronçon de ligne Mattstetten–Rothrist est l'épine dorsale de Rail 2000. Septembre a vu le percement de l'ouvrage le plus spectaculaire du nouveau tronçon: le tunnel de 1600 mètres qui permettra au rail et à l'autoroute de franchir l'Emme en souterrain.



### → Emotion à l'annonce de la fermeture d'Adtranz

L'annonce, par Adtranz à la fin de l'automne, de la fermeture de ses usines de Pratteln et d'Oerlikon a suscité une vive indignation en Suisse. Cette décision affecte sensiblement aussi les CFF: la proximité géographique entre lieu de montage du matériel roulant et réseau ferré a toujours été, dans le passé, un avantage décisif pour les deux parties. Les CFF attachent une grande importance au fait que les commandes en cours de voitures InterCity à deux niveaux et de rames pendulaires suivent dans les délais et selon les critères de qualité convenus. Ils participent à la recherche de solutions en vue de conserver au moins une partie de la production en Suisse.



### → Nouveau record au Saint-Gothard

Si, au début de l'exercice écoulé, le fret intérieur suisse avait été seul à véritablement décoller, le trafic marchandises international a suivi le mouvement en automne. Le 25 novembre, le Saint-Gothard a marqué un nouveau record de tous les temps, avec 150 159 tonnes. Au point de mesure d'Erstfeld, 84 trains dans le sens nord-sud et 74 en sens inverse ont été enregistrés. Ce record a été atteint grâce à des moyens opérationnels toujours nouveaux qui permettent d'utiliser les dernières réserves de capacité sur la ligne de faite du Saint-Gothard, construite au XIX<sup>e</sup> siècle. A plus long terme, les nouvelles capacités fournies par le tunnel de base du Gothard seront de toute urgence nécessaires pour qu'il soit possible de maintenir la qualité.



### → «Lothar» n'a pas épargné les CFF

Le lendemain de Noël, l'ouragan «Lothar» a causé des ravages dans de vastes régions de la Suisse. Il a aussi touché fortement les chemins de fer. Les violentes rafales de vent ont provoqué la chute de nombreux arbres sur les lignes de contact. Pour cette seule journée, les CFF ont déploré 88 interruptions de ligne. Malgré toutes ces perturbations – qui plus est, un jour férié! –, les désagréments pour la clientèle ont été limités, compte tenu des circonstances. De nombreux services de bus de substitution ont fonctionné pour le transport des voyageurs.