Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1999)

Rubrik: Rétrospective

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

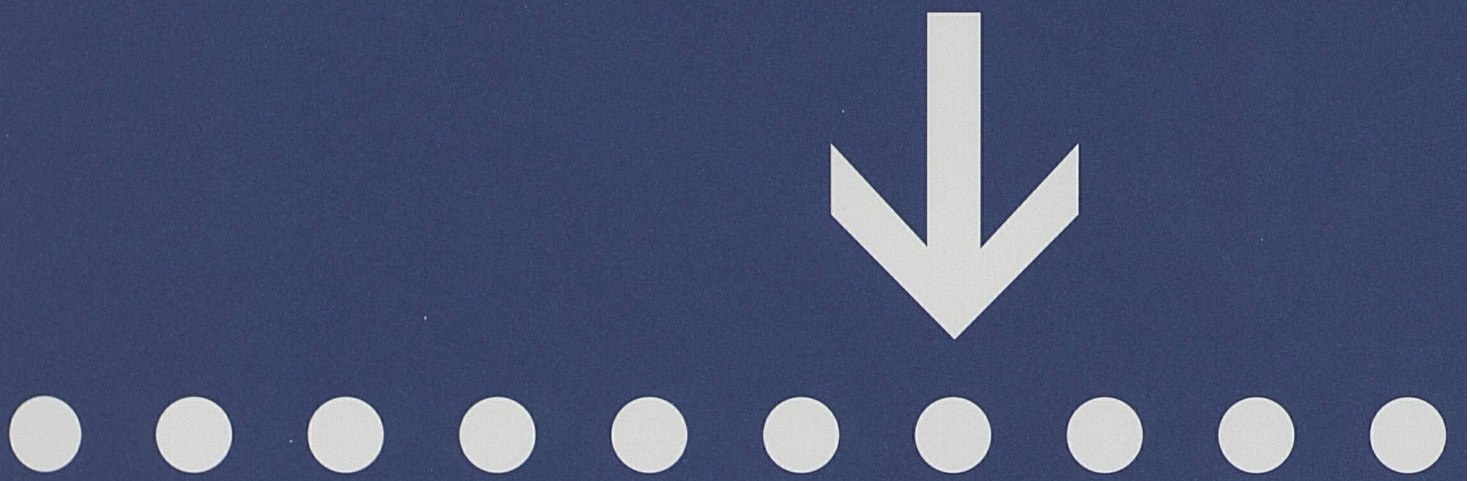
Terms of use

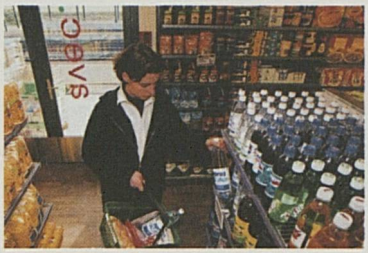
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Rétrospective





→ 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.

→ 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.

→ 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.

→ 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.

→ 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 (1re 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.

→ 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 faîte du Saint-Gothard, construite au XIXe 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.