Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 23

Sonstiges

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: 09.07.2025

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

CFF: y a-t-il un mécanicien dans la locomotive?

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Nos lecteurs savent que les transports publics – et parmi eux les CFF – comptent en moi un défenseur convaincu. Cela ne me prive pas d'un sens critique aiguisé par l'actualité récente.

Trafic régional: au printemps dernier, à l'occasion d'une émission fort remarquée de la TV alémanique, intitulée *Arena,* le président de la Direction générale des CFF, M. Benedikt Weibel (sans lien de parenté connu avec le soussigné), a affirmé que les mesures de restriction du trafic régional avaient atteint une limite désormais infranchissable. On sait qu'elle a été allégrement franchie depuis lors. Les CFF ont ainsi exprimé leur intention d'abandonner la ligne longeant le lac de Constance. Sautant sur l'occasion, la compagnie régionale *Mittel-Thurgau-Bahn*[1] a soumis une offre de reprise de cette ligne. Ce que voyant, les CFF se sont mis sur les rangs et ont proposé leur propre offre. Etonnant, mais pas convaincant: on peut douter que notre grande régie, engoncée dans de rigides normes valables sur tout son réseau, puisse offrir à moindre prix des services comparables en qualité avec ceux de la compagnie régionale.

Sécurité: on a beaucoup parlé cette année de la sécurité aux CFF, dont le public attend à juste titre un niveau plus élevé que sur la route. Il peut paraître inélégant de mentionner un grave accident, comme celui de cet été à Lausanne, pour émettre des critiques. Ne connaissant pas le dossier technique, je ne me prononcerai pas sur les causes ou sur les mesures de prévention existant au moment de l'accident. En revanche, l'information donnée par les CFF après la catastrophe a contribué à leur coller une image d'insécurité. Suspendre, même provisoirement, le trafic de marchandises dangereuses par le rail c'est le reporter sur la route (où les normes de sécurité n'ont pas la même rigueur) et avouer qu'on n'avait pas attaché au fil des ans l'importance qu'il méritait au développement de ce genre de trafic. La suppression de l'accompagnement des trains, notamment dans le RER zuricois, touche aussi à la sécurité. Les agents de trains vont être remplacés par des agents de sécurité, à qui il ne faudra demander ni un coup de main pour monter dans le wagon avec une poussette, ni l'heure d'une correspondance, ni une intervention technique en cas d'incident. Quelle image du service public le plus populaire de Suisse!

Incidents techniques: la fréquence de ces incidents, portes hors d'usage, arrêts prolongés en rase campagne avec retards à la clé, ne peut manquer de frapper l'observateur le plus bienveillant. Faute d'information, on ne peut compter sur la compréhension des voyageurs. Comme ingénieur, j'admets qu'un système de transport complexe comme les CFF soit sujet à des incidents; toutefois, j'apprécierais qu'on me dise ce qui s'est passé et ce qui va se passer: force est de constater qu'il n'en est généralement rien. Technique (pas de liaison radio avec les trains) et manque d'organisation: l'information (même celle du personnel de train) ne passe pas.

Cadres supérieurs: il est désastreux qu'on engage, en fonction de critères politiques et contre l'avis du conseil d'administration, un directeur général qui quitte son poste l'année suivante. Il me paraît évident qu'un plan de carrière a pris le pas sur la vocation de servir la collectivité. J'avais attiré en 1983 l'attention du conseiller fédéral Leon Schlumpf sur la pratique autrichienne de mettre au concours public de tels postes. Intéressé par cette formule, il a toutefois mentionné qu'une telle relève ne se produirait plus aux CFF avant la fin du siècle: entre-temps, on a assisté à la nomination de MM. Hans Eisenring, Benedikt Weibel, Claude Roux, Hans-Peter Fagagnini, le successeur de ce dernier n'étant pas encore nommé. Gageons qu'on ne va pas dévier d'une pratique «éprouvée».

[1]Qui exploite déjà des services transfrontaliers pour le compte de la DB allemande.