Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 23

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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.

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. Étonnant, 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».

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