

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1997)

Rubrik: Département du transport

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: 22.01.2025

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



Le secteur du transport se positionne dans un contexte nouveau. En trafic marchandises, des options stratégiques importantes ont été prises dans la perspective de la libéralisation du marché. Certes, en 1997, les voyageurs et les marchandises transportés par le chemin de fer ont été plus nombreux; mais la pression générale sur les produits s'est encore accentuée, et elle est désormais sensible en trafic voyageurs également. 1997 a vu, outre la réversibilisation des trains IC, la mise en service des IC 2000 à deux niveaux, ainsi que, à la faveur d'Impulsion 97, une vaste extension de l'offre.

Réorientation

Impératif: résultats positifs

Selon la réforme des chemins de fer, le Département du transport devra couvrir ses dépenses avec les recettes qu'il réalise sur le marché, directement ou sous la forme d'indemnités pour prestations commandées. A l'instar du Département de l'infrastructure, celui du transport devient une entreprise à l'intérieur de l'entreprise CFF.

Changements dans l'organisation

Pour produire une offre fortement imbriquée, il faut atteindre un haut degré de coordination à l'intérieur du département (mais aussi dans les relations avec l'infrastructure). La nouvelle direction *Coordination de l'offre/Rail 2000*, créée par la réforme de l'entreprise, est chargée d'y veiller. Autre direction nouvelle, celle de Traction et trains centralise désormais la gestion des ressources roulantes – personnel, locomotives et véhicules –, avec comme double objectif de faire baisser les coûts de production et d'accroître l'efficacité dans le déroulement du service. La direction *Matériel roulant* concentre son

activité sur l'acquisition et l'entretien du matériel roulant. La réforme de l'entreprise a réuni l'entretien courant (dépôts) et le gros entretien (Ateliers principaux) en un seul secteur d'activité, à l'enseigne d'*Entretien du matériel roulant*. Les premières expériences faites confirment le bien-fondé de cette démarche. En ce qui concerne *Domaine*, son activité est désormais répartie entre douze filiales avec une direction centrale.

Gains de productivité

Personnel

Un projet lancé en 1997 examine en profondeur le métier de mécanicien de locomotives, son profil, sa cote sur le marché du travail, sa productivité, pour lui donner de nouvelles impulsions. Une autre enquête est en cours, qui porte sur le personnel sédentaire et le déroulement de son travail, en vue d'une systématisation.

Matériel roulant

Depuis juin, et après les trains régionaux, de nombreuses compositions InterCity et de trains directs circulent en réversibilité, c'est-à-dire en compositions fixes, ce qui est une condition indispensable à la bonne marche de l'exploitation selon *Impulsion 97*. La navettisation a parfaitement rempli son rôle, permettant d'économiser tant sur le matériel roulant que sur le personnel nécessaire à la production. Elle accroît en outre la stabilité de l'exploitation en évitant du travail dans des gares où la situation était devenue critique.

L'arrivée des nouveaux véhicules n'est pas non plus passée inaperçue de l'entretien, dont l'effort a porté principalement sur les adaptations de véhicules à l'exploitation sans agents de train, ou sur leur transformation en vue de la navettisation des rames InterCity. Dans une action concertée entre trois

Ateliers principaux et quatre entreprises de l'industrie, 300 voitures voyageurs, 25 fourgons et 75 locomotives ont ainsi été transformés, avant d'être livrés dans les délais pour *Impulsion 97*.

Les mesures destinées à accroître la productivité ont continué à être activement appliquées en 1997. Outre les investissements de rationalisation ou de modernisation dans les Ateliers principaux, les travaux ont commencé à Genève, pour le nouveau centre d'entretien des rames pendulaires, et à Zurich Herdern, où seront entretenus les autres véhicules du trafic longues distances.

Alors que les prestations fournies ont augmenté, l'effectif de personnel a diminué, grâce aux gains de productivité. Dans les Ateliers principaux, le nombre des employés a diminué de 331 unités (-13%) au cours de ces cinq dernières années. Il est permis de constater avec satisfaction que, pendant ce même laps de temps, des progrès considérables ont été accomplis tant pour la sécurité au travail que pour la fiabilité du matériel roulant.

Trafic voyageurs

Produits à la peine

Les produits du trafic voyageurs sont restés en deçà des prévisions. Avec 1555,3 MFr, ils marquent un recul de 20 MFr, alors que les courses de voyageurs ont augmenté de 3,1% et que les voyageurs-kilomètres, en progressant de 6,2%, ont réalisé le record absolu de 12,4 milliards.

Un examen plus attentif des produits du transport fait apparaître une image contrastée. En trafic international, des produits de près de 18 MFr ont été transférés dans de nouvelles sociétés d'exploitation (Cisalpine SA, CityNight-

«Pour rester présents sur le marché, nous devons rationaliser davantage encore.»

Hans Peter Fagagnini

Voiture ou locomotive?
Les trains Intercity, bien connus, sont à présents réversibles. Avec les rames à deux niveaux, ils forment l'épine dorsale du plus important étoffement de l'offre depuis 1982.

Line CNL SA, notamment) avec les coûts correspondants. Les recettes Park + Rail, 3 MFr, figurent désormais au compte de Domaine. Le manque à gagner de 4 MFr est dû à des nouvelles clés de répartition (abonnements généraux, cartes journalières, communautés). Sur le marché, la carte journalière du 150^e a «fait très fort», tandis que l'abonnement général a confirmé un succès qui dure. La baisse du prix de vente de l'abonnement demi-tarif (deux ans pour 222 francs) a cassé la tendance persistante à la baisse de ce «sésame des transports publics»; en contrepartie, elle s'est traduite par un recul des produits, de 9 MFr. Les effets de la réduction de prix n'ont donc pas encore été compensés par la recrudescence des ventes.

Même si le recul des produits se trouve relativisé par des facteurs extraordinaires, l'érosion des recettes par voyageur-kilomètre est un fait indéniable. C'est une évolution qui pose problème et qu'il va s'agir de contrer par des mesures adéquates. En fin de compte, même les offres attractives doivent impérativement générer des produits supplémentaires.

Trafic voyageurs régional

Le nouveau régime instauré en trafic voyageurs régional par la nouvelle loi sur les chemins de fer a eu des effets positifs: d'une collaboration plus active entre les acteurs régionaux sont issues, en 1997, des offres en phase avec le marché, à de meilleurs coûts et avec davantage d'utilité pour la clientèle. Or, ceci mérite d'être souligné, cette évolution réjouissante a eu lieu malgré la situation financièrement difficile de la Confédération et des Cantons.

Trafic longues distances Suisse

Le trafic voyageurs a été marqué par l'arrivée sur le marché de l'offre selon Impulsion 97. Au changement

d'horaire, les nouveautés suivantes sont apparues:

- refonte complète de l'horaire avec une extension de 4% de l'offre quotidienne
- mise en service des nouvelles voitures IC 2000 à deux niveaux
- passage à la cadence semi-horaire intégrale sur les lignes Berne-Zurich, Zurich-Saint-Gall, Zurich-Lenzburg, Fribourg-Berne, Lausanne-Sion
- aboutissement de la politique des marques, avec le nouveau label *InterRegio*.

Outre l'étoffement de l'offre de l'horaire, le second événement marquant a été essentiellement la mise en service des nouvelles voitures climatisées à deux niveaux IC 2000. Ces nouveaux véhicules, qui ont belle allure, offrent un grand confort et, d'après les sondages effectués, sont en général très appréciés des voyageurs, en dépit de quelques difficultés initiales. Les nouvelles rames circulent d'abord sur les lignes Interlaken Ost-Berne-Zurich-Saint-Gall ainsi qu'entre Bâle et Coire. Pour une même longueur de train, les rames à deux niveaux offrent quelque 40% de sièges de plus que les InterCity ordinaires. A la fin de 1997, les 58 voitures à deux niveaux de la première série avaient été livrées. En juillet de la même année, le conseil d'administration a dit oui à l'acquisition d'une seconde série de 144 voitures à deux niveaux, sans gros changements par rapport à la série précédente, si ce n'est quelques améliorations dans l'aménagement intérieur et un compartiment pour chaises roulantes dans chaque voiture. La proportion de voitures climatisées en trafic intérieur suisse progresse régulièrement, répondant ainsi à l'une des demandes les plus pressantes du marché.

Dans l'ensemble, le marché a bien accueilli les changements intervenus. Des critiques se sont pourtant élevées, en Suisse romande notamment, au sujet de la nouvelle

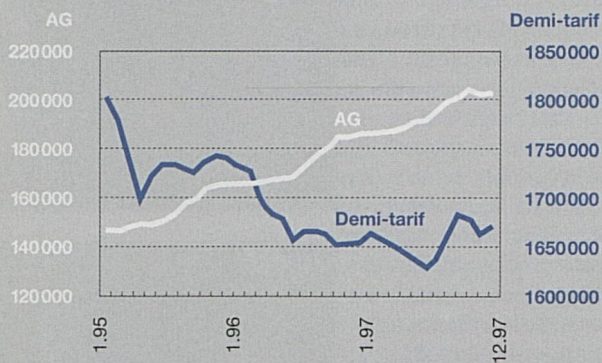


politique des arrêts et du matériel roulant. Dès l'automne/hiver, diverses mesures ont permis de tenir compte des principaux points incriminés. D'ores et déjà, une progression réjouissante des taux de fréquentation est enregistrée.

Trafic voyageurs international

En Swiss Travel System (STS), le chiffre d'affaires en trafic à destination de la Suisse a progressé (+6%), malgré une certaine retenue du continent asiatique et malgré la concurrence d'autres offres sur le plus important débouché, celui de l'Allemagne. Ce bon résultat d'ensemble est dû en particulier à la Grande-Bretagne (situation monétaire), aux Etats-Unis (conditions intéressantes), ainsi qu'à une évolution favorable sur le marché océanien (Australie, Nouvelle-Zélande).

Evolution des abonnements généraux et demi-tarif en circulation



tendance à la baisse sur ce segment, l'abonnement demi-tarif à deux ans s'est vendu à plus de 400 000 exemplaires. Depuis quelques années, l'abonnement général connaît une forte demande et, en octobre, il a pour la première fois dépassé les 200 000 titres vendus. *Voie 7*, abonnement destiné aux jeunes avec gratuité des transports à partir de 19 heures pour 79 francs, a déjà touché plus de 100 000 clients.

Stadelhofen, Winterthour, Saint-Gall, Berne et Neuchâtel-Ville.

En collaboration avec Ascom, de nouveaux distributeurs à billets ont été mis en service au cours du second semestre. Le client choisit sur un écran tactile, dans un assortiment complet de billets, le titre qu'il veut acheter. La clientèle s'est bien habituée à ce mode d'achat: à la fin de l'année, 20 000 billets environ avaient été vendus par ce canal.

Le succès de vente des offres City Hit (par exemple Milan à partir de 58 francs) a dépassé les attentes: les ventes ont doublé par rapport à 1996. La demande a aussi été soutenue pour les offres *Sparpreis* en Allemagne.

Les points forts de la vente

Les cartes journalières du 150^e, au prix de 29 francs, ont eu un grand succès. Proposées chaque mois, il leur est arrivé de susciter une affluence telle que les services ont été presque débordés. Au total, 1 450 000 cartes du 150^e ont été vendues. Créé pour renverser la

Nouveautés dans la distribution

Travi-Ticketing est un nouveau système de vente des titres de transport destiné aux agences de voyages. Pour le personnel, il apporte une simplification des procédures de vente; c'est un appoint important dans la distribution indirecte. En 1997, le chiffre d'affaires des agences a encore augmenté, grâce notamment à *Travi-Ticketing*.

En 1997, les CFF ont ouvert de nouveaux centres de vente voyageurs, qui facilitent les contacts entre la clientèle et le vendeur. Ces centres se trouvent à Schaffhouse, Zurich-

Privatisations: succès divers

Le nombre de voyageurs transportés par la société *Cisalpino SA* a connu un développement prometteur, notamment sur l'itinéraire du Saint-Gothard, où a été enregistré un taux moyen d'occupation des trains de 40,2%. Malgré une série de pannes techniques, la situation financière de la société entre dans le cadre des chiffres prévus. La structure de la société permet des ajustements rapides. Il est par exemple évident que les relations par le Saint-Gothard sont beaucoup plus demandées que celles par le Lötschberg et qu'il convient

Voyages dans le vent: rames pendulaires Cisalpino vers l'Italie, TGV vers la France, guichets modernes, distributeurs à écran tactile, trains de nuit confortables à destination d'Hambourg, de Berlin et de Dresde.

donc de les renforcer. Les résultats et l'image du Pendolino ont été affectés par les pannes en série qui se sont produites l'été dernier. Des pressions ont été exercées sur le fabricant, Fiat, pour que les défauts soient corrigés. C'est en grande partie chose faite.

La société CityNightLine SA (CNL) a fourni un effort pour se positionner comme un opérateur de qualité en trafic de nuit Suisse-Allemagne. Le taux d'occupation de ses trains,

l'évolution du trafic est réjouissante, notamment depuis la création du TGV des Neiges et depuis que Zurich bénéficie d'une relation directe.

Trafic marchandises

Première embellie

En 1997, après quatre années de baisse du chiffre d'affaires, les résultats se sont stabilisés, avec des produits qui ont atteint 934,1 MFr.



Les 10 gares ayant réalisé le plus gros chiffre d'affaires en 1997

Rang	Gares	Chiffre d'affaires (Fr.)
1	Zurich HB	194 287 032
2	Berne	120 028 940
3	Bâle CFF	99 496 436
4	Genève	82 326 171
5	Lausanne	72 904 102
6	Lucerne	57 707 008
7	Winterthour	44 737 620
8	Zurich-Aéroport	37 066 290
9	Saint-Gall	33 115 290
10	Bienne	30 603 331

60 %, ainsi que les échos favorables prouvent que le produit est apprécié. Sur le plan financier, il y a eu des améliorations, mais l'équilibre n'est toujours pas atteint.

Les produits de la société GIE TGV France-Suisse (Groupement d'intérêt économique) ont pris un coup de neuf en 1997. Ainsi, Zurich est désormais desservie par le TGV, avec le prolongement de la relation qui s'arrêtait auparavant à Berne. La qualité de la restauration à bord a fait des progrès et, le 9 décembre, le premier TGV de la Ligne de Cœur, dans sa nouvelle livrée bleu-gris, faisait son apparition.

Au total, les volumes ont progressé de 7,7 % et les tonnes-kilomètres de 10,6 %. L'évolution qu'ont suivie les différents secteurs d'activité reflète la situation économique en Europe et en Suisse.

Que le trafic marchandises soit étroitement tributaire de la conjoncture, cela n'est pas nouveau. Les mêmes mouvements ondulatoires ont été observés après 1973 et 1980. Ce qu'il y a de neuf, c'est que la récession des années nonante a duré beaucoup plus longtemps que les précédentes. En trafic intérieur (import/export), les accroissements enregistrés

avec les céréales, les produits chimiques, les gros distributeurs, le papier, l'acier et l'aluminium ont été absorbés par les reculs nettement plus importants des transports Cargo Domicile, des engrais et autres transports pour l'agriculture, des brasseries et, surtout, des matériaux de construction. Le trafic de transit reflète le cours actuel de la conjoncture en Europe, en particulier dans la sidérurgie. Il est à la fois surprenant et très réjouissant de constater que, pour la première fois depuis de nombreuses années, le trafic par wagons complets isolés s'est mieux comporté que le transport

combiné, ce qui fait que les produits y ont même un peu plus fortement augmenté que les tonnes-kilomètres.

La pression sur les prix va se maintenir, en raison de la libéralisation sur le marché européen des transports, d'une part, et étant donné l'ouverture prévisible des routes suisses aux camions de 40 tonnes, d'autre part. Si les CFF veulent continuer à jouer un rôle important en trafic marchandises, ils doivent absolument prendre un nouveau virage. De premières décisions ont été prises dans ce sens, en 1997, par le conseil d'administration et la direction générale.

Des options à redéfinir absolument

Les CFF sont décidés à répondre à la nouvelle donne sur le marché par une *stratégie clairement axée sur la marche en avant et sur la croissance*. Etant donné la chute des prix, le simple maintien au niveau des produits actuels implique une forte augmentation des tonnages. Pour réaliser une telle croissance, il faut non seulement entretenir les marchés actuels mais, surtout, en conquérir de nouveaux; il faut en outre offrir davantage de solutions logistiques globales.

Dans le contexte européen, les CFF passent pour être une entreprise certes petite, mais reconnue et so-

lida dans un pays clé pour le transit, la Suisse. Conscients de cette position, et avec la volonté de réaliser l'objectif impératif de plus gros tonnages, ils ont, le 4 août 1997, signé avec les Chemins de fer italiens de l'Etat (FS) une déclaration d'intention en vue d'une *collaboration internationale* qui s'inscrit dans une vaste perspective. Lors d'une première étape, CFF et FS veulent améliorer ensemble la qualité des transports transfrontaliers; ensuite, transférer la totalité des activités Cargo des deux réseaux dans une entreprise à risques partagés (*joint venture*). Il faudra attendre un certain temps et pouvoir tirer un bilan des premières expériences pour dire si, un jour, il y aura fusion totale en une seule société.

Ce projet implique toute une série de gros changements avec un fort impact, qu'il faut préparer minutieusement et réaliser progressivement. Une organisation de projet pour *Le trafic marchandises à la croisée des chemins* a été mise sur pied, chargée de traiter et de réaliser sept projets partiels, qui sont:

- coopération interréseaux
- gestion des produits en transport combiné
- augmentation de la productivité
- marketing ciblé sur les secteurs économiques
- stratégie ETC/clients particuliers et open access

- centre de services clientèle
- réorganisation du trafic marchandises CFF.

Des partenaires de poids

A l'offre de transport s'ajoute la prise de diverses participations dans des *sociétés de transporteurs et de transitaires*, au premier rang desquelles Hupac SA, Intercontainer-Interfrigo, ACTS SA, Castelletti SA et Ferroviasped Holding SA. Ces entreprises, transitaires ou actives en transport combiné, sont particulièrement exposées à la pression des prix sur le marché européen (par exemple, ouverture des techniques et des canaux de distribution), ce qui a déjà entraîné de nouvelles formes de collaboration. TARES en est un exemple; cette alliance transatlantique réunit en effet, côté européen Intercontainer-Interfrigo et Hupac SA, côté américain Norfolk Southern et ContainerPort Group.

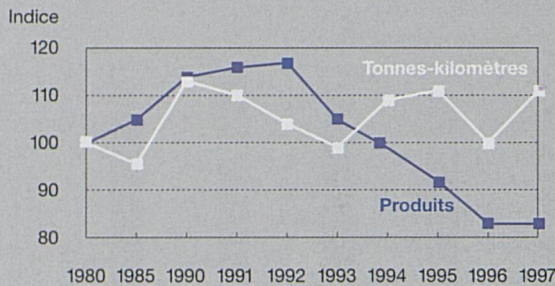
La nouvelle dimension qui intervient ainsi soulève quelques questions de fond. L'actuelle société Intercontainer-Interfrigo, avec ses 28 réseaux membres, constate en effet une concurrence grandissante du fait des nouvelles sociétés/alliances de ses membres. Forme juridique, structure des participations et rôle futur sur la totalité de la chaîne intermodale sont à revoir. Sur le théâtre des opérations, le *Limmat Shuttle*, circulant selon des horaires fixes et avec une durée de



Après quatre ans, les CFF, performants dans le secteur des marchandises, ont passé le creux de la vague. Le transit nord-sud connaît même un essor réjouissant. Néanmoins, il convient de se repositionner, et de chercher des coopérations en Suisse et à l'étranger.



Evolution en trafic marchandises 1980-1997



«Les opérateurs devraient offrir d'eux-mêmes des systèmes logistiques au lieu de proposer seulement des prestations de transport de A à B.»

Moritz Leuenberger,
Conseiller fédéral

transport garantie entre Zurich et le port de Rotterdam, a trouvé son plein régime, avec succès. Grâce à ATCS SA (système de conteneurisation intermodal), il est possible d'acheminer des conteneurs en trafic par wagons complets isolés même en l'absence de voies de raccordement. 1997 a marqué une progression réjouissante sur le segment des transports de détrit. Les activités de Casteletti SA portent essentiellement sur les transports d'argile en transit, avec plates-formes logistiques en Italie. Ferroviasped Holding SA se charge de transports et de projets logistiques complexes, en provenance et à destination des pays est-européens. Avec le groupe international de transitaires Kühne & Nagel, un actionnaire financièrement solide a été acquis pour mettre en œuvre l'orientation stratégique envisagée. Pour les partenaires des deux

sociétés, c'est l'accès à plus de 50 centres de trafic ferroviaire dans toute l'Europe qui s'ouvre ainsi.

Domaine

Les gares, des lieux qui attirent

«Renaissance des gares – les ensembles immobiliers dans les gares ont les moyens de devenir des vedettes de l'immobilier», titrait la fameuse revue *Immobilier Business* en introduction à un grand reportage sur le patrimoine immobilier des CFF. Qu'il s'agisse de locaux pour la vente (avec des chiffres d'affaires records), de bureaux pour des postes administratifs ou de classes pour des écoles, clients, personnel et étudiants se trouvent au centre névralgique de transports publics à forte fréquentation. Au-delà de l'attrait effectivement exercé par les gares, expérimenté de manière remarquable, la décentralisation de l'activité immobilière telle que l'a voulue la réforme de l'entreprise contribue aussi à la vogue des immeubles CFF. Les douze filiales nouvellement créées sont plus proches du marché, mieux placées pour saisir les occasions qui se présentent et pour entrer en relation avec les clients potentiels. Quelques projets intéressants ont été réalisés en 1997. A la fin de novembre, le bâtiment voyageurs rénové de la gare de Montreux



a été inauguré, avec de nouvelles surfaces à usage commercial. Le premier restaurant McDonald's à s'implanter dans une gare s'est ouvert à Morges. A la gare de Zurich Enge, en partie transformée dans le temps record de neuf mois pour 7,3 MFr, 2800 nouveaux mètres carrés de surface de bureaux ont été loués à des tiers. A Bâle, Migros est devenu locataire



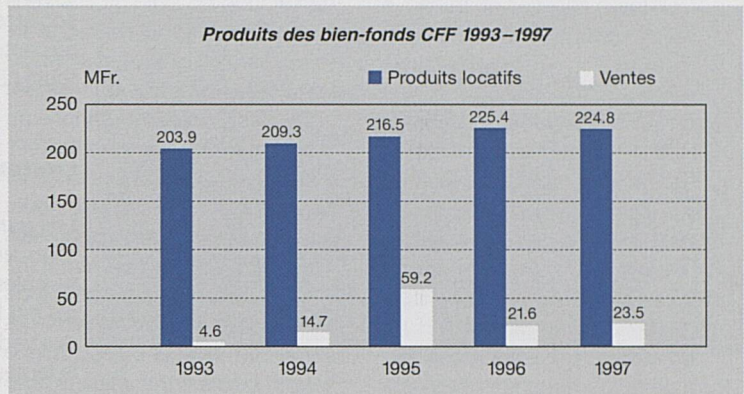


depuis septembre des anciens locaux du buffet de la gare CFF. Son magasin reste ouvert le dimanche, tout comme les magasins Aperto, désormais au nombre de vingt-deux. La gare de Zurich s'est enrichie d'un nouveau service très fréquenté: outre une permanence médicale (ouverte de 7 à 23 heures), elle compte désormais un centre de fitness.

Produits tout juste maintenus

L'attrait que se découvrent bon nombre de lieux ferroviaires ne s'est pas encore traduit dans les résultats chiffrés. Les CFF en effet n'ont pas que des immeubles haut de gamme, et la crise générale de l'économie et de l'immobilier s'est ressentie çà et là au niveau des produits. Grâce aux ventes essentiellement, les produits de 1997 ont néanmoins tout juste dépassé ceux de l'année précédente, avec 1,3 MFr de mieux (+ 0,5 %).

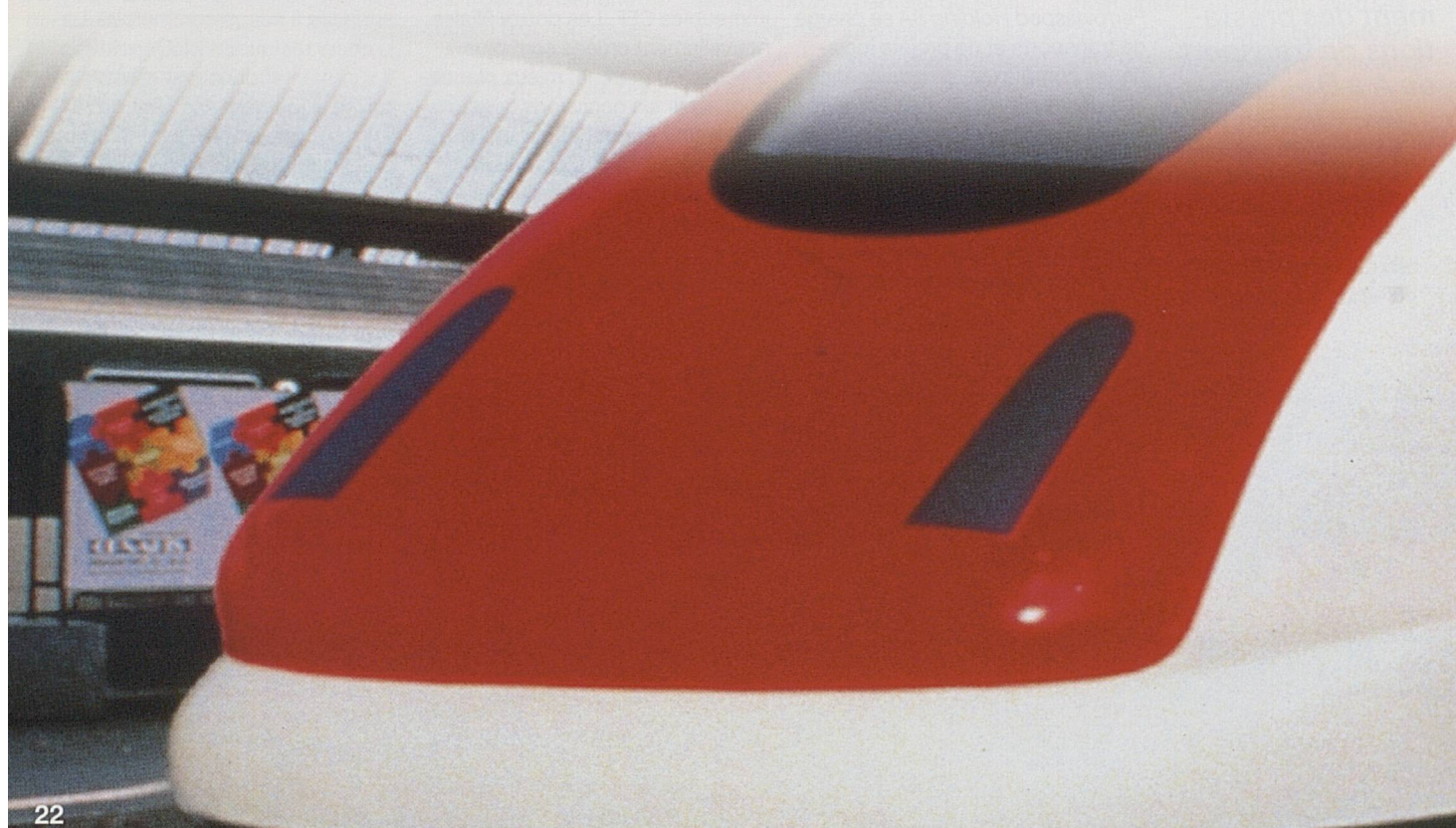
Rail 2000 en vue: la première rame pendulaire de l'industrie suisse. En 1997, elle était sur les plaches à dessin, en 1998, elle sera sur les rails.



Rail 2000

Impulsion 97 a été le plus important aménagement de l'offre accompli jusqu'à présent en direction de Rail 2000. Déjà l'étape suivante se prépare jusque dans les détails, sur la base du projet *Offre 2001*. En automne, les Cantons ont été informés des intentions des CFF. La fréquence à la demi-heure entre Zurich et Lucerne (à partir de

mai 1999) fait désormais aussi partie de ce stade-là du projet. La planification commune du développement de l'offre ferroviaire en Suisse orientale a été entreprise avec les Cantons concernés et les chemins de fer privés locaux, pour les différentes échéances qui jalonnent le parcours d'ici à l'achèvement de la première étape de Rail 2000.



«Sur le plan des coûts, la situation de l'ensemble du projet est stable.»

Hans Peter Fagagnini

Pour un grand nombre de nos clients, les progrès de Rail 2000 apparaissent avec évidence d'abord dans le *matériel roulant*. Après que, en 1997, les nouvelles voitures IC 2000 à deux niveaux ont été mises en service avec un peu de retard, l'industrie travaille actuellement d'arrache-pied pour sortir à temps la nouvelle rame pendulaire Rail 2000 en avant-série. Jusqu'à maintenant, tout se passe bien, grâce à une organisation de projet dont les différents partenaires et leurs compétences sont clairement définis de part et d'autre. A l'occasion d'*Impulsion 97*, les premiers grands ouvrages de Rail 2000 ont été mis en service, telles les nouvelles installations ferroviaires à Aarau. Depuis la décision d'approbation des plans par le DFTCE, au milieu de l'année dernière, en ce qui concerne les tronçons deux et trois de la nouvelle ligne Mattstetten-Rothrist, un autre projet clé de Rail 2000 a passé l'obstacle des procédures d'approbation.

A la fin de 1997, 8 % des *aménagements d'infrastructure* étaient en service, et 40 en cours de réalisation. Les autres en sont au stade de l'élaboration ou des études de projet. Pour la nouvelle ligne Mattstetten-Rothrist, sur le tronçon un entre Mattstetten et Koppigen, ainsi que pour le tunnel de Murgenthal sur le tronçon quatre, les chantiers ont bien progressé, et les travaux préparatoires ont pu commencer sur les tronçons deux et trois. Sur le tronçon long de onze kilomètres entre Onnens et Gorgier-Saint-Aubin, tous les chantiers importants sont en activité. Le percement du tunnel de Saint-Aubin-Sauges a été fêté. Après des difficultés initiales, les travaux avancent au tunnel de l'Adler. La mise en œuvre de différentes mesures a permis de réduire les temps d'arrêt du tunnelier. A Liestal, les travaux pour la jonction du tunnel de l'Adler avec la ligne existante battent leur plein. Depuis juin, un chantier est ouvert pour la seconde double voie Dietikon-Killwangen-Spreitenbach.

Pour le nœud de Zurich, une organisation de projet a été mise en place au début de l'année, chargée d'assurer la bonne réalisation des différents projets et la coordination générale pour les procédures d'approbation des plans. Pour la troisième et la quatrième voie Zurich-Zurich-Wipkingen, une procédure à deux phases, avec concours de projets et concours-soumission, s'est achevée à la fin d'avril sur une recommandation unanime du jury. Pour la seconde double voie Zurich-Thalwil, les plans ont été approuvés. Les travaux en cours à l'Allmend-Brunau et à Thalwil se déroulent pour le moment selon le calendrier prévu.

