

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1986)

Rubrik: Planification

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: 02.02.2025

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

Planification

Les mutations rapides sur le plan technique, économique et social ainsi que la forte sollicitation de l'environnement marquent notre société. Il devient toujours plus difficile de faire des prévisions. C'est pourquoi une gestion de l'entreprise orientée vers l'avenir requiert une étude approfondie de telles questions. Les CFF tiennent compte de l'importance de cette tâche de gestion par une planification institutionnalisée.

Avec Rail 2000, le plan à long terme comprend aussi une stratégie globale de l'offre en trafic voyageurs.

Le plan à moyen terme, qui porte sur les années 1988 à 1992, a été remis pour la première fois au Parlement. Il est fondé sur le nouveau mandat de prestations, qui prévoit la dissociation de la responsabilité financière pour l'infrastructure et pour l'exploitation. L'évolution financière doit être notablement améliorée par les projets d'optimisation.

Projets d'optimisation

Les résultats financiers des CFF requièrent des efforts soutenus dans tous les domaines en vue d'accroître les produits et de réduire les charges. Comme par le passé, la direction générale a poursuivi résolument son action. Les projets suivants notamment, qui laissent entrevoir un potentiel de succès appréciable, ont été traités en priorité.

Intensification de la mise en valeur des biens-fonds Les structures nécessaires à une mise en valeur systématique et intensive ont été mises en place à fin 1986, tant à la direction générale qu'aux directions d'arrondissement. L'évaluation d'un système informatisé pour la gestion des biens-fonds a été menée à terme et son acquisition est en cours. Par rapport à 1984, l'activité renforcée dans ce secteur a procuré en 1986 un supplément de recettes de 26 millions de francs.

Accroissement de la productivité des ateliers principaux Avec la création de bureaux d'étude dans tous les grands ateliers principaux, les mesures dans le secteur de l'ordonnancement et dans celui de la minimisation de l'entretien ont été renforcées. L'utilisation de l'informatique est à l'étude. L'accroissement de la productivité intervenu de 1982 à 1986 s'établit à 14%. Les économies annuelles s'élèvent à 17 millions de francs, y compris 5 millions réalisés dans le cadre des mesures immédiates prises en liaison avec le programme d'action.

Controlling systématisé Dans le domaine du controlling, le calcul des coûts prévisionnels, la comparaison des chiffres ex ante et ex post en matière de coûts de production ainsi que le compte de résultats de management ont avancé à telle enseigne que l'on peut escompter l'introduction progressive dès le milieu de 1987. Les conditions organisationnelles nécessaires à cet effet ont pu être en grande partie créées en 1986.

Contrôle des titres de transport L'objectif de ces mesures est de mettre en place un système de contrôle des titres de transport axé vers l'avenir, commode pour le client et économique. Les travaux préliminaires en vue de l'introduction de la carte multicourse et de l'autocontrôle dans les agglomérations de Genève, de Lausanne, de Bâle et de Zurich ont été achevés en 1986, de sorte que rien ne s'opposera à l'introduction lors du changement d'horaire de fin mai 1987. Les économies s'élèveront vraisemblablement à dix millions de francs. D'autres économies sont prévues à moyen terme grâce à l'extension de l'autocontrôle à d'autres agglomérations.

Gestion du matériel Moyennant l'optimisation de l'organisation hiérarchique et fonctionnelle ainsi que la création d'un système informatisé intégré englobant la comptabilité et la gestion des stocks ainsi que la comptabilité matières, la rentabilité dans le secteur du matériel devrait être notablement améliorée. Une première étape a été réalisée en 1986; elle porte sur l'unique et le papier brut. Le potentiel d'économies global ne peut pas encore être indiqué. Les économies réalisées en 1986, qui atteignent presque un million de francs découlent de la suppression des entrepôts intermédiaires de Renens et de Zurich.

Indices L'analyse systématique des informations existantes par comparaisons spatio-temporelles avec les réseaux partenaires a fait apparaître un

certain nombre d'aires problématiques, dont l'étude se poursuivra en 1987. Le système des indices permet de définir des invariants devant être pris en compte dans le processus de planification et de reconnaître les problèmes in ovo. Le potentiel d'économies n'est actuellement pas quantifiable. Les projets Cargo Rail, Cargo Domicile/Rapide et accroissement de la productivité des ateliers, réalisés au cours des années écoulées, ont permis d'améliorer les résultats de 1986 de quelque 90 millions de francs. Ne sont pas compris dans ce chiffre les projets issus du programme d'action 1982–1984 et achevés à fin 1985, qui ont procuré des économies annuelles de 36 millions.

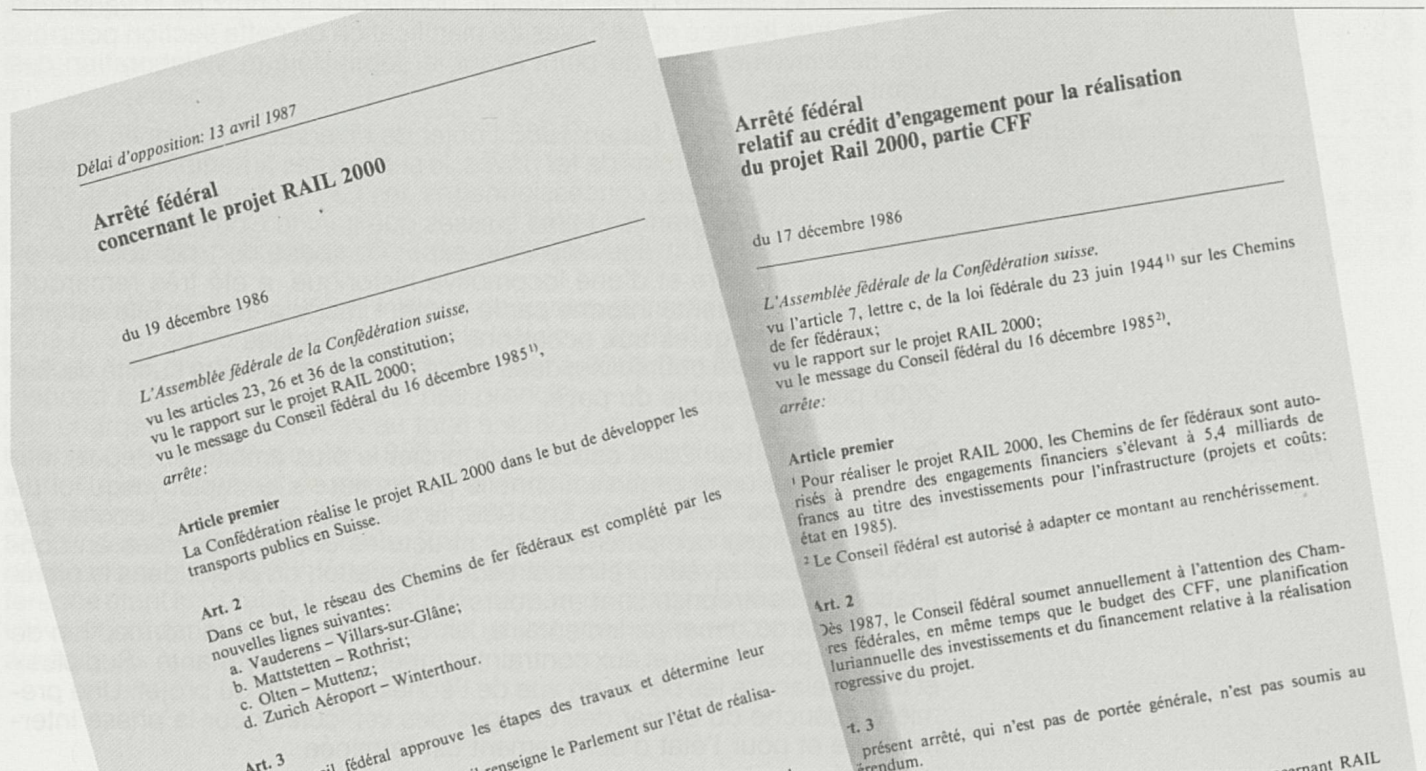
En 1986, une année après que le Conseil fédéral eut présenté son message relatif à Rail 2000, ce projet ambitieux, qui porte sur l'ensemble des transports publics dans notre pays, a été approuvé par le Parlement. Les débats au Conseil national et au Conseil des Etats ont été précédés de discussions approfondies au sein des Commissions des transports et du trafic des deux chambres. Les visites sur place ont fait apparaître les idées directrices du projet et ont contribué à un accueil favorable. Lors de la discussion sur les variantes pour le tronçon nouveau Mattstetten–Olten, le Parlement s'est décidé, comme le Conseil fédéral, pour la variante «Sud plus»; ce faisant, il se fondait sur un rapport de la Conférence ferroviaire des cantons de l'Arc jurassien, qui demandait que la ligne du Pied du Jura soit mise sur le même plan que celle du Plateau via Fribourg–Berne, tant dans le domaine de l'offre que, et surtout, dans celui des temps de parcours, ainsi que sur un rapport complémentaire. La variante «Sud plus» satisfait aux exigences des cantons de l'Arc jurassien moyennant le relèvement des vitesses sur la ligne existante Soleure–Herzogenbuchsee et le raccordement avec la ligne nouvelle. L'importance de cette dernière est ainsi accentuée, car elle ne servira pas seulement aux relations Berne–Bâle, Berne–Zurich et Berne–Lucerne, mais aussi, dans sa section orientale, à la liaison IC Bienne–Zurich.

La réalisation de Rail 2000 est fondée sur deux arrêtés fédéraux. Dans l'un, le Parlement approuve le projet ainsi que la construction des lignes nouvelles requises pour abaisser les temps de parcours et accroître les capacités. Cet arrêté fait l'objet d'un referendum, de telle sorte qu'il ne pourra entrer en vigueur qu'après son acceptation par le peuple. Le second arrêté fédéral règle les limites du crédit et le financement des investissements touchant le réseau des CFF. Le Parlement a voté un crédit d'engagement de 5,4 milliards de francs pour l'adaptation de l'infrastructure et les compléments du réseau des CFF, dont 3 milliards pour l'aménagement des installations

Rail 2000

Approbation par le Parlement

Vers le scrutin populaire



existantes et 2,4 milliards pour les quatre tronçons nouveaux Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Rothrist, Olten–Muttentz et Zurich–Aéroport–Winterthour (état du projet et prix de 1985).

Rail 2000 devient Rail+Bus 2000

Rail 2000 est l'une des plus importantes mesures de politique des transports dans la lutte contre les répercussions négatives de la mobilité croissante et de la raréfaction des ressources foncières et énergétiques. Elle ne pourra toutefois être couronnée de succès que si elle englobe l'offre entière des transports publics dans tout le pays. C'est pourquoi il convient de créer une chaîne de transport de porte à porte intégrée, à haute disponibilité temporelle. Les conditions sont propices; en effet, les régions urbaines et rurales sont desservies par un réseau dense d'entreprises ferroviaires et routières, et 97% des ménages sont à moins d'un kilomètre du prochain point d'arrêt d'un moyen de transport public.

Pour que l'offre suprarégionale, qui relie les grands centres et les centres de moyenne importance, et l'offre régionale se complètent au mieux, les CFF élaborent l'horaire 2000 en commun avec les chemins de fer privés, le service des automobiles postales et d'autres entreprises de transport concessionnaires. Dans une première phase, l'on établit des stratégies de l'offre portant sur quelques unités de planification limitées dans l'espace.

Planification ouverte

Le projet Rail 2000 sera réalisé par étapes. L'horaire 1987 élargit l'offre lorsque l'infrastructure actuelle le permet. De plus importantes améliorations exigent l'aménagement des installations existantes sur l'ensemble du réseau et, notamment, la construction des tronçons nouveaux. Il est prévu de franchir une autre étape intermédiaire au début des années quatre-vingt-dix avec la réalisation de certaines améliorations des équipements. Etant donné que nos voisins auront alors achevé leurs lignes nouvelles et qu'ils mettront en service une nouvelle génération de matériel roulant, l'intégration du trafic international est de grande importance. Rail 2000 offre les conditions nécessaires pour la création de relations plus rapides, plus fréquentes et plus directes ainsi que pour l'amélioration des correspondances.

Pour que la planification puisse passer sans heurt au stade de la procédure d'approbation et de la réalisation, la préparation des avant-projets a été mise en chantier. A la direction générale et dans les directions d'arrondissement les structures organisationnelles nécessaires ont été créées. Les CFF n'étudieront les projets ayant des incidences visibles sur les sites qu'en collaboration avec les cantons, les régions et les communes concernées. Ils sont dès lors entrés en contact avec les services compétents. Des organisations de projet communes ont été créées pour les tronçons Vauderens–Villars-sur-Glâne et Olten–Muttentz. En ce qui concerne le tronçon Mattstetten–Olten, qui touche trois cantons, les partenaires ont convenu de procéder de manière analogue. Etant donné que le choix de la variante a été effectué, le tracé et les bases de planification de cette section pourront être définitivement mis au point avant le début déjà de l'élaboration des avant-projets.

Information ouverte

Le projet Rail 2000 a fait en 1986 l'objet de diverses campagnes d'information. Avec les chemins de fer privés, le service des automobiles postales et d'autres entreprises concessionnaires, les CFF ont présenté Rail 2000 au public lors des grandes foires suisses que sont le Comptoir, la BEA, la MUBA et l'OLMA. Un nouveau train-expo, composé de trois voitures en livrée verte et noire et d'une locomotive historique, a été très remarqué. L'exposition itinérante informe par le verbe, l'image et le son. Elle est présentée dans les gares aux occasions les plus diverses.

L'information sera poursuivie, dans le but de faire apparaître l'utilité de Rail 2000 pour l'ensemble du pays.

Rail 2000 sur le plan interne

Pour les CFF, Rail 2000 constitue le projet le plus ambitieux depuis leur création. Une unité organisationnelle particulière s'occupait jusqu'ici de Rail 2000 dans l'entreprise. En 1986, le suivi du projet a été confié aux organes de ligne compétents et les structures ont été adaptées en conséquence. Les travaux préliminaires à l'intégration du projet dans la planification de l'entreprise sont en cours.

Sur la base du débat parlementaire, les CFF ont adapté la conception de l'offre aux possibilités et aux contraintes inhérentes à la variante «Sud plus» et ils ont élaboré les bases en vue de l'échelonnement du projet. Une première ébauche du cahier des charges des véhicules pour la phase intermédiaire et pour l'état d'achèvement est terminée.