

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1991)

Artikel: Les ateliers CFF : établissements industriels peu connus
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676314>

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: 05.05.2025

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

Les ateliers CFF: établissements industriels peu connus

Pour les hommes d'affaires, les navetteurs, les excursionnistes et autres voyageurs, il est tout à fait naturel d'arriver à destination sans problème, en toute sécurité et confortablement. Dans les six ateliers principaux des CFF, près de 3000 personnes s'emploient à maintenir le matériel roulant en parfait état de marche.

Plus de 750 locomotives, 4000 voitures et 20 000 wagons à marchandises sillonnent quotidiennement, au service de la clientèle, un réseau de 3000 km de voies ferrées. A ces véhicules s'ajoutent le matériel de réserve et celui qui est affecté à des tâches particulières (véhicules de manœuvre et de service). L'addition des distances parcourues par le matériel voyageurs aboutit au chiffre respectable de quelque 2 millions de kilomètres chaque jour. Si de telles prestations sont réalisables – et, il faut le relever, avec un nombre relativement peu élevé de dérangements techniques – c'est avant tout grâce aux six ateliers principaux (Ap) ainsi qu'aux ateliers de dépôt et de réparation des trois arrondissements, où le matériel roulant est entretenu, révisé, réparé, rénové et soumis à un nettoyage intégral.

Les ateliers principaux disposent des installations leur permettant en principe d'effectuer tous les travaux d'entretien. Il est cependant plus rationnel de traiter des séries entières d'un même type de locomotive, de voiture ou de wagon. C'est pourquoi les six Ap sont spécialisés dans les domaines suivants.

Bellinzone: locomotives de ligne, voitures non climatisées, wagons ouverts et wagons de feroutage (620 agents)

Bienne: véhicules moteurs thermiques, wagons de particuliers et wagons spéciaux (320)

Coire: voitures et wagons (130)

Olten: voitures, fourgons, voitures-restaurants, ambulants postaux, petits véhicules moteurs et véhicules routiers (720)

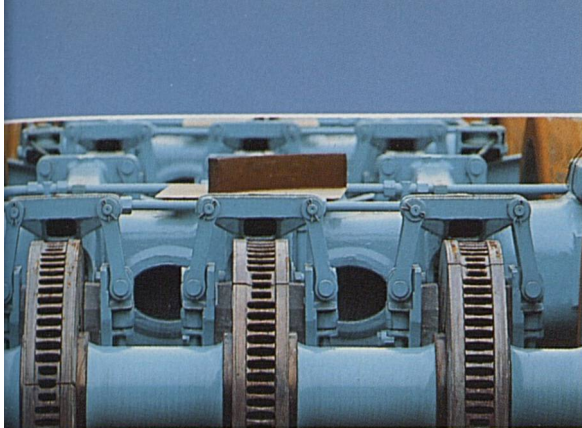
Yverdon: véhicules moteurs électriques, wagons couverts (510)

Zurich: voitures, rames automotrices, trains à deux niveaux et locomotives de ligne (650)

Les travaux de révision et de réparation servent avant tout à assurer le bon fonctionnement et la fiabilité du matériel roulant. A ces travaux s'ajoute une tâche particulière que les techniciens, dans leur jargon, appellent «révision principale R4». Il s'agit de la remise à neuf du matériel voyageurs, qui touche aussi bien la partie technique que l'aménagement intérieur des véhicules.

Un système de transport moderne n'est pas concevable sans un certain niveau de confort. Etant donné que pour des raisons économiques et écologiques, les caisses doivent rouler pendant 40 à 50 ans, l'on transforme après un certain temps l'intérieur des véhicules. C'est par exemple le cas des voitures unifiées du type II qui, à Bellinzone, reçoivent un aménagement intérieur plus clair que jusqu'ici. Les voitures des années 1965 à 1972 ayant subi cette cure de rajeunissement se reconnaissent à la bande bleu turquoise peinte le long de la moitié inférieure de la paroi. Ce programme de rénovation a commencé il y a quelques années déjà.





Si les trains roulent, c'est aussi grâce aux 3000 spécialistes occupés à l'entretien du matériel roulant.



L'ensemble des Ap représente un capital d'environ 1 milliard de francs (valeur de remplacement). Les investissements annuels de 10 à 15 millions sont proportionnellement assez restreints, surtout si l'on tient compte du fait qu'une part importante relève des contraintes de la protection de l'environnement. De ce fait, la durée de l'amortissement est beaucoup plus longue dans les ateliers principaux que dans l'industrie privée.

Le système des îlots

Jusqu'ici, la capacité des ateliers principaux – dont quelques-uns sont plus que centenaires – était la plupart du temps pleinement utilisée, ce qui, du point de vue de leur rentabilité, était certes judicieux. Cependant, le matériel roulant retenu dans les ateliers représente un capital improductif. Une immobilisation de brève durée du matériel roulant est finalement plus rentable qu'une pleine utilisation des capacités des ateliers. Dans diverses études, notamment dans le cadre du projet «Système de planification et gestion de la production», il a été recommandé aux ateliers de se restructurer afin de former des «îlots de production» axés sur le produit.

Le principe traditionnel visant une utilisation maximale de l'équipement repose sur la présence de longues halles dans lesquelles le matériel roulant est déplacé d'une station à l'autre. Chaque station est conçue pour un travail spécifique. Une révision normale s'étend sur un cycle de neuf jours, quel que soit le volume des travaux à effectuer par les différentes stations.

A Bellinzona, en appliquant précisément le système de l'«îlot», l'on a obtenu une première amélioration dans le secteur des locomotives; la productivité y a été accrue et la durée du cycle partiellement réduite. Le principe de l'«îlot» n'est toutefois entièrement appliqué que dans une des halles nouvellement organisée, dans laquelle l'ordina-

teur, permettant d'établir le diagnostic individuel de chaque véhicule, joue un rôle important.

Une équipe composée de serruriers, de menuisiers, de peintres, d'électriciens et d'artisans auxiliaires se déplace à l'intérieur et autour du véhicule en exécutant les travaux nécessaires – souvent simultanément – jusqu'à ce que ce véhicule soit à nouveau entièrement apte au service et brille d'un nouvel éclat. La hiérarchie des compétences a également changé; en effet, le chef ouvrier porte la responsabilité du produit entier, et non celle d'un secteur donné.

Les CFF en tant que «client»

Cette réorganisation ne se limite pas aux seuls aspects techniques. En effet, outre l'influence positive exercée par les nouvelles formes d'organisation sur le climat de travail, il y a modification des rapports entre le marketing, la production (transports) et les ateliers principaux. Ces nouveaux rapports prennent le caractère d'une relation commettant-client, et ce à l'avantage de chacun des partenaires. L'objectif prioritaire des ateliers principaux est de satisfaire le «client CFF» en maintenant aussi élevé que possible le temps de disponibilité du matériel roulant.

Les Ap exécutent également, dans une certaine mesure, des travaux pour les chemins de fer privés et les administrations du secteur public; un exemple parmi d'autres: la transformation de la voiture d'accompagnement des chauffeurs des trains de ferroutage, véhicule qui appartient à la SA HUPAC. Inversement, il s'avère plus judicieux de confier certains travaux à des tiers. Cette collaboration peut aussi avoir des effets positifs pour une meilleure mise en oeuvre des moyens généraux de production et de fabrication.

