Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1986)

Rubrik: Gestion

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: 02.07.2025

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

Gestion

Conseil d'administration et direction générale

Au cours de l'exercice passé en revue, le conseil d'administration s'est réuni sept fois sous la présidence de Monsieur Carlos Grosjean et s'est occupé notamment de questions relatives à l'offre et aux prestations. La réalisation de l'offre 87 en trafic voyageurs est assurée; elle apportera, à partir du 31 mai 1987, un étoffement notable de l'horaire voyageurs, des trains directs à destination de l'aéroport de Genève via la ligne nouvelle, ainsi que diverses autres innovations. Un élément important de la nouvelle structure tarifaire approuvée par le conseil est constitué par la proposition faite aux autorités politiques de créer un abonnement ½-prix national très avantageux.

Dans le cadre de l'aménagement ordinaire des installations, le conseil a approuvé une série de projets touchant notamment le bâtiment voyageurs et les quais de la gare principale de Zurich. La modernisation du matériel roulant a été poursuivie par la commande de voitures unifiées du type IV, de voitures-restaurants, d'une seconde série de rames réversibles et de locomotives pour le Brünig. La décision d'acquérir une première série de rames à deux niveaux marque une date dans la réalisation du RER de Zurich.

En matière de trafic marchandises, des mesures promotionnelles et les problèmes du transit ont été discutés. Comme la direction générale, le conseil est d'avis que l'accroissement de la part du marché dans le secteur du transit exige non seulement la mise à disposition de capacités suffisantes, mais aussi l'amélioration de la qualité du transport par la réduction des temps d'acheminement. Le conseil a dès lors pris connaissance avec satisfaction de l'élaboration, sous l'égide du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, des bases de décision pour un nouveau tunnel de base transalpin. Une telle construction s'impose, ne serait-ce qu'en vue du raccordement des réseaux voyageurs nationaux à grande capacité.

Le conseil est heureux de constater que 1986 est devenue l'année des décisions politiques en matière de transports. Les Chambres fédérales ont examiné de manière approfondie le projet Rail 2000 ainsi que les quatre tronçons nouveaux nécessaires à sa réalisation. Le 19 décembre, en vote final, elles ont approuvé le projet par 38 voix contre 0 et par 105 contre 10. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont en outre donné leur assentiment au nouveau mandat de prestations des CFF. Les nouveautés principales en sont le transfert à la Confédération de la responsabilité financière pour l'infrastructure et la reconnaissance du ferroutage comme prestation en faveur de l'économie générale.

Sur le plan personnel, il y a lieu de relever deux mutations au sein du conseil. Messieurs Hans Munz et Max Rüegg se sont retirés à fin 1986 pour cause d'âge; Monsieur Rüegg était aussi président de la commission de la gestion et des finances. Le président du conseil d'administration les a remerciés des services qu'ils ont rendus aux CFF. Le Conseil fédéral a appelé Messieurs Hannes Goetz et Peter Hutzli à leur succéder.

En 1986, la direction générale s'est occupée d'une manière très suivie de questions de politique des transports. Il convenait notamment de suivre les débats parlementaires relatifs au mandat de prestations 1987, au projet Rail 2000 et aux mesures tarifaires de la Confédération proposées dans l'intérêt de l'environnement.

Dans le domaine de l'offre et de la production, l'un des points forts a été la préparation de l'offre voyageurs 1987. Il s'agit là de l'amélioration la plus marquante des prestations depuis l'introduction de l'horaire cadencé, en 1982. Par ailleurs, la structure des prix en trafic voyageurs a été revue et une plate-forme pour les communautés de tarifs et de trafic a été créée. Les CFF ont collaboré activement à la réalisation de plusieurs d'entre elles. Une attention particulière a aussi été vouée à l'aménagement moderne des équipements de vente et d'accueil ainsi qu'à l'acquisition accélérée de matériel roulant pour le trafic voyageurs.

L'extension des contrôles d'efficacité sur le marché, l'aménagement du centre de calcul (voir le chapitre «Informatique») et la poursuite de nombreuses mesures de rationalisation ont également revêtu une grande importance.

Le règlement intérieur des CFF, entièrement refondu en vue d'en faire un instrument de gestion, est entré en vigueur le 1er septembre 1986 après son approbation par le conseil d'administration. A la fin de l'année, les résultats de deux importantes études internes ont été présentés. L'un des rapports, intitulé «Régionalisation», porte sur l'organisation optimale des services extérieurs; il s'agit de revoir les structures de gestion et les rapports entre division de l'exploitation et service commercial d'une part et les services extérieurs d'autre part, dans le sens d'une «filialisation». L'autre étude porte sur la structuration adéquate des directions d'arrondissement. La direction générale a donné mandat de procéder aux études de détail.

Au cours de l'exercice, le groupe de travail «Transports publics» de la fondation CH 91 a présenté un plan d'ensemble. L'objectif est d'assurer aux transports publics une part de 50% des voyages à destination de l'exposition nationale CH 91 et de 60 à 80% des déplacements entre les centres de l'exposition.

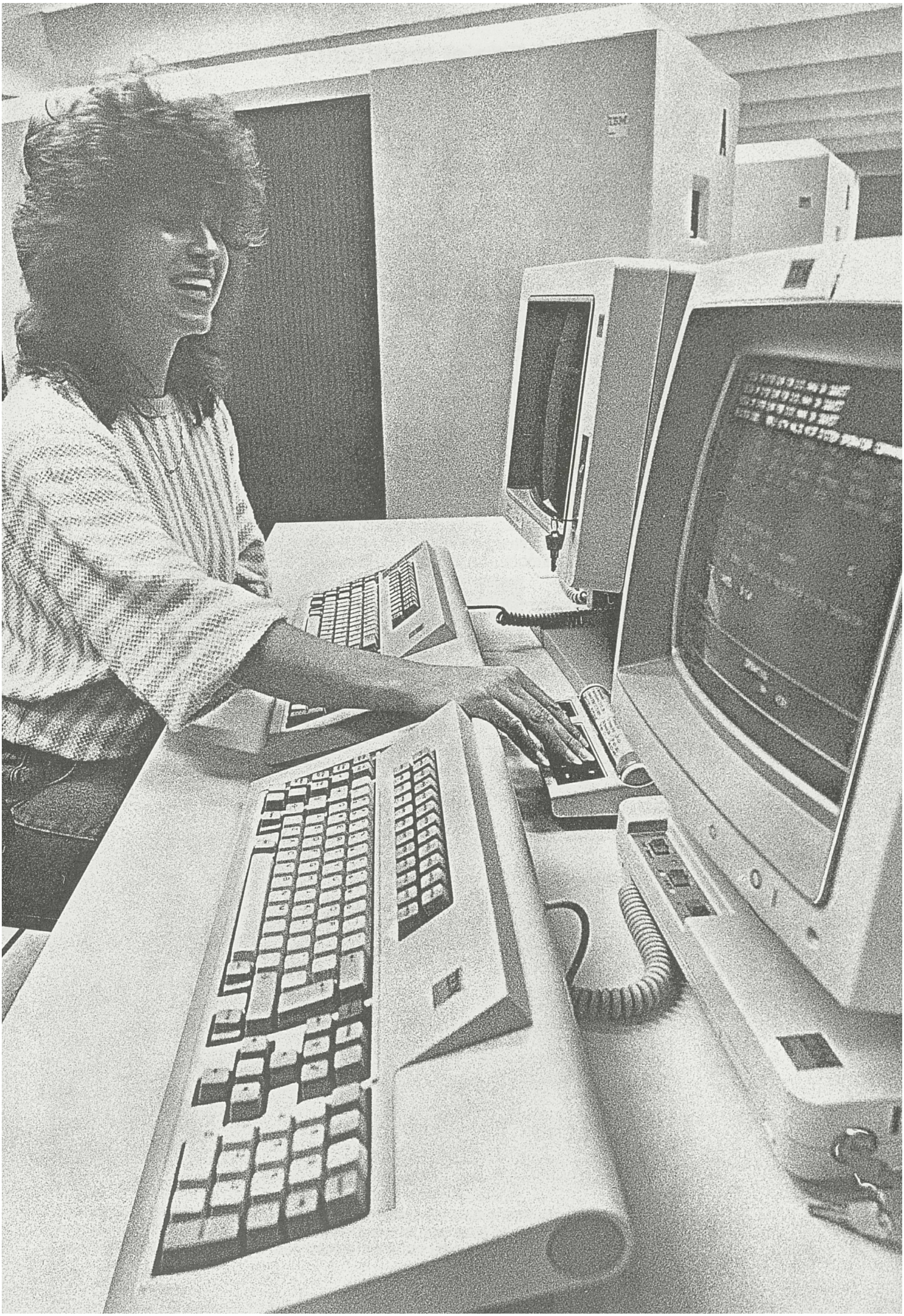
Informatique

L'informatique se prête à la solution de nombreux problèmes, tant commerciaux que spécifiquement ferroviaires. Elle permet de combiner des informations de différents domaines et de les mettre à disposition au moment et à l'endroit voulus. Cela étant, elle gagne en importance aux CFF

- pour le service à la clientèle dans les secteurs des renseignements commerciaux, de l'aide à la vente et de l'amélioration en matière d'exploitation,
- pour la production ferroviaire dans les secteurs de la gestion de l'offre voyageurs et marchandises, de l'établissement et du suivi des horaires, de la disposition pour un meilleur écoulement des pointes de trafic et pour l'amélioration de la ponctualité,
- pour les secteurs proprement techniques en tant qu'instrument de planification, de disposition et de contrôle pour les ateliers, en tant qu'instrument de gestion des stocks et en tant qu'auxiliaire précieux lors de la construction et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire,
- pour la gestion en tant que système d'information et d'aide à la décision et en tant qu'instrument de contrôle.

Certains de ces domaines d'utilisation n'ont été repérés que récemment, d'autres ont été analysés dans le détail et font l'objet d'applications informatiques. Le point fort de cette conversion en 1986 a été l'installation de terminaux de vente électroniques dans les plus importantes gares; ces appareils permettent d'établir tous les types de billets et de réserver des places. Au cours des prochaines années, ces terminaux recevront une base de données relative aux horaires et aux tarifs. Autres faits saillants de l'année sur le plan de l'informatique: entrée en service du système ASPRO pour la gestion en matière d'énergie (économie énergétique, statistique et aide à la programmation), intégration de la fonction débiteurs dans le système FIRE pour la gestion financière et la comptabilité, introduction des premiers stocks dans le système MAWE pour la gestion des matières. En outre, les travaux pour la réalisation d'applications informatiques dans les domaines de l'horaire, de la tarification et de la gestion des biens-fonds ont été entrepris.

Malgré les succès enregistrés par le passé avec l'utilisation de techniques informatiques, il existe encore un potentiel notable de projets informatiques utiles et économiques. La réalisation de ces projets en temps utile requiert la présence de spécialistes dans les divisions concernées. La situation tendue sur le marché de l'emploi, conjuguée avec les conditions d'engagement très strictes de la Confédération, ne permet de recruter que peu d'informaticiens. La formation de spécialistes issue des rangs de l'entreprise a aussi certaines limites. Cela étant, il s'impose de choisir avec prudence les nouveaux projets, d'accroître la productivité des informaticiens de l'entreprise et d'utiliser à bon escient les ressources de l'informatique individuelle.

L'utilisation accrue d'outils informatiques n'a pas seulement des effets positifs sur les produits et les méthodes de travail des CFF, elle modifie aussi la manière de travailler des collaborateurs. C'est pourquoi la formation et l'instruction des cadres et des collaborateurs dans le domaine de ces nouvelles techniques acquièrent une importance particulière. L'informatique figure depuis des années au programme des cours de cadres. Cet enseignement sera étendu sur le plan du contenu et de nouvelles possibilités de formation seront offertes aux collaborateurs. Même si l'utilisation raisonnable et créative de l'informatique est mise au premier plan, la question de l'interaction équilibrée entre homme et machine sera posée, interaction qui doit garantir la primauté de l'homme, qui prend les décisions, sur la machine, qui exécute.

L'informatique – un outil efficace
Le chemin de fer moderne fait largement appel à l'informatique. Celle-ci devient de plus en plus un facteur de la production comparable à la voie et au matériel roulant. C'est pourquoi les CFF intensifient leurs efforts en vue de mettre rapidement en place des applications prometteuses.