

# Planification

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1988)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

## **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.

# Planification

**Planification** Au cours des dernières années, le système de planification de l'entreprise a été structuré et institutionnalisé. Sur cette base, outre la planification proprement dite, des progrès importants ont pu être réalisés en 1988 pour l'amélioration et l'extension concertées des instruments et de la coordination de la planification.

## *Planification globale à long et à moyen terme*

Durant l'exercice écoulé, les méthodes d'établissement des plans à long et à moyen terme, qui fonctionnent maintenant de manière satisfaisante, ont été marquées par l'achèvement de la 3<sup>e</sup> actualisation du plan à long terme. Celui-ci a été approuvé par le conseil d'administration le 16 juin 1988, à l'intention du Conseil fédéral.

Le plan à moyen terme pour les années 1990 à 1994 a été soumis au Conseil fédéral et au Parlement avec le budget de 1989. Les prévisions peu satisfaisantes du plan à moyen terme 1989–1993 se sont malheureusement confirmées. Les raisons principales résident

- dans les modifications structurelles et la concurrence encore aggravée sur le marché du transport des marchandises, qui se répercutent négativement sur les produits,
- dans l'accroissement des charges supérieur à la moyenne pour le secteur du personnel.

## *Stratégies, projets*

En 1988, plusieurs grands travaux de planification ont été exécutés ou poursuivis, à savoir:

*Rail 2000:* Après le scrutin populaire du 6 décembre 1987, les travaux de planification ont pu être menés activement. Les premières procédures d'approbation des plans sont déjà engagées (voir le chapitre «Rail 2000»).

*Cargo 2000:* L'orientation de l'offre marchandises sur les besoins futurs du marché, ainsi que la production aussi efficace que possible de la prestation constituent le noyau de cette étude. Selon les premiers résultats intermédiaires, il faudra probablement prendre des mesures d'une grande portée pour obtenir une amélioration durable de la rentabilité du trafic marchandises.

*Choix de l'itinéraire d'une nouvelle ligne ferroviaire alpine:* Après des examens approfondis lors de la procédure de consultation, les CFF se prononcent clairement en faveur de l'itinéraire du Saint-Gothard.

*Corridor de transit:* Dans le contexte de la discussion relative au transit routier, les CFF ont présenté les répercussions, sur l'exploitation, l'infrastructure et les résultats financiers, d'un doublement de l'offre actuelle de feroutage à l'intérieur du profil d'espace libre existant. Le transport de camions de 4 m de hauteur aux angles fait l'objet d'analyses plus poussées.

## *Amélioration de la planification*

Afin de faire face au volume de planification, qui a fortement augmenté par rapport aux années précédentes, et aux exigences accrues de demain, l'organisation de la planification fait l'objet de mesures d'optimisation. Dans ce contexte, il s'agit surtout d'obtenir une coordination améliorée des travaux d'études de tous les secteurs et échelons.

A ce titre, il convient aussi de revoir le contrôle du processus d'investissement avec la collaboration de spécialistes externes. L'accroissement important du volume des investissements pose des exigences élevées à l'affectation des moyens personnels et financiers. En outre, l'adaptation des instruments de gestion et de contrôle existants doit permettre de limiter les investissements à l'essentiel.

## *Programme de mesures 1990–1994*

Le plan à moyen terme pour les années 1990 à 1994 révèle une évolution préoccupante de la situation financière. Afin de parer à celle-ci, un important programme de mesures a été engagé en complément des projets antérieurs d'optimisation. Il est destiné à décharger sensiblement les résultats financiers et comprend notamment les points ci-après.



- Nouvelle augmentation de la productivité opérationnelle
- Organisation plus efficace de l'entretien d'exploitation et du gros entretien des véhicules
- Optimisation du trafic régional
- Examen des stratégies appliquées en trafic marchandises, optimisation du système
- Accroissement des produits
- Optimisation des effectifs
- Examen du déroulement et du volume des investissements
- Renforcement de la gestion axée sur les résultats et les coûts

Le 6 décembre 1987, le peuple suisse a chargé les CFF de réaliser le projet d'avenir Rail 2000. En 1988, ceux-ci ont, avec la collaboration des chemins de fer privés, d'autres entreprises de transport concessionnaires et du service des cars postaux, engagé un vaste programme de planification et de concrétisation. Ils mettent tout en œuvre afin de pouvoir réaliser dans les délais les projets de construction et d'exploitation que cela implique, et de compléter le parc de matériel roulant par des véhicules moteurs et des voitures modernes.

## Rail 2000

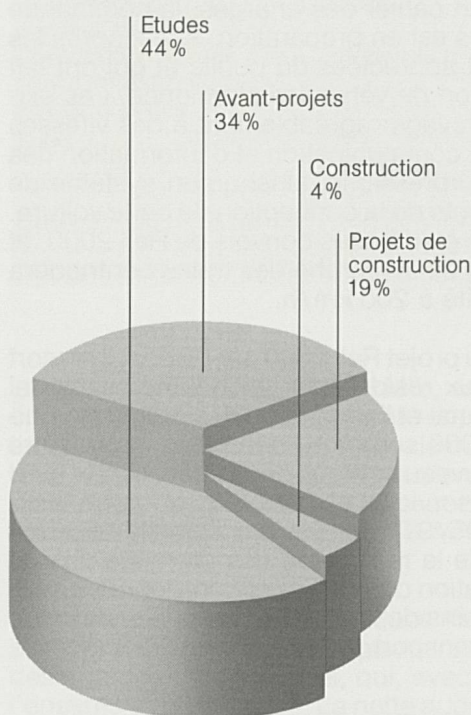
Les grandes attentes du peuple suisse liées à un système de transports publics plus attractif et plus performant seront remplies en plusieurs étapes. Un système moderne de management de projet appuie les processus de planification et de décision pour l'ensemble de l'entreprise; il regroupe les activités correspondantes des années à venir et fait apparaître les interdépendances tant chronologiques que matérielles.

Toutes les mesures sont subordonnées à l'objectif premier, qui consiste à créer un horaire plus attractif dans tous le pays. Moyennant une planification coordonnée entre les CFF et les entreprises de transports publics ferroviaires et routières, un projet d'offre «Rail + Bus 2000» est défini pour l'ensemble de la Suisse. C'est dans cette optique que les besoins du mar-

### Phases de planification

### Rail 2000, état de la planification et de l'exécution

en pour cent du crédit global



Par référence à l'ensemble des investissements pour l'infrastructure de Rail 2000, les objets ayant d'ores et déjà dépassé le stade de l'étude représentent plus de la moitié de la somme. Les projets de construction en cours d'élaboration à fin 1988 portaient environ sur le cinquième du montant.



ché sont analysés, et que les futurs potentiels de demande sur les différents tronçons du réseau des CFF sont déterminés à l'aide de l'informatique. Ainsi, il est possible de fixer les exigences auxquelles l'horaire devra satisfaire, et de définir les priorités. Dans l'hypothèse d'un modèle d'offre donné, le projet général tiendra également compte des plans et des études en cours visant à la réalisation d'offres régionales. Actuellement, dix communautés tarifaires régionales au moins existent déjà ou sont en cours de réalisation; des offres de RER sont à l'étude dans cinq grandes agglomérations du pays. Des stratégies sont aussi élaborées pour l'insertion du système d'horaire national dans le réseau international à grande vitesse. La structure d'horaire ainsi établie présente, d'une part, les possibilités d'étoffement de l'offre en trafic régional et d'agglomération, d'autre part, les travaux d'infrastructure qui devront être exécutés sur les lignes et dans les gares de jonction.

#### *Infrastructure*

Dans le domaine de l'infrastructure, des mandats d'étude ont été donnés au cours de l'exercice écoulé pour plus de cinquante projets d'aménagement et de construction. A la fin de l'année, les CFF ont soumis les plans de la nouvelle ligne Muttens–Olten à l'Office fédéral des transports, aux fins de l'engagement de la procédure d'approbation des plans. L'avant-projet a également été élaboré pour le tronçon Zurich Aéroport–Winterthur, permettant l'ouverture de la procédure précitée dans ce cas également.

Tous les projets ont été préparés avec le plus grand respect de l'environnement. Les CFF sont cependant inquiets des mises en tunnel supplémentaires exigées par les régions concernées dans des zones d'habitat, de cultures et de forêts, surtout entre Mattstetten et Rothrist. Il en résulterait une augmentation des investissements de l'ordre du milliard de francs qui, dans l'ensemble, causerait d'importantes atteintes durant la phase de construction, plus longue, et qui occasionnerait par la suite une consommation d'énergie de traction nettement plus élevée. Les intérêts des voyageurs, pour qui l'événement du voyage joue un rôle central, constituent un élément de poids dans la définition des nouveaux tracés.

#### *Matériel roulant*

Le matériel roulant de Rail 2000 sera conçu selon les techniques les plus modernes. Les premières commandes ont été passées en 1987; après des analyses approfondies avec l'industrie, 12 unités d'une locomotive 2000 à quatre essieux et à convertisseurs ont été commandées. Avec la commande de 12 voitures panoramiques et de 70 voitures Eurocity (1987), le matériel roulant pour le trafic touristique et international s'insérera dans l'organisation future. Sur la base d'un cahier des charges, la commande d'une rame de présérie de 15 voitures est en préparation. Ainsi, après les voitures unifiées du type IV, qui sont appréciées du public et qui ont fait leurs preuves, une nouvelle génération de véhicules s'annonce. Les exigences en matière de confort pour voyager agréablement à des vitesses élevées, soit un système moderne de communication et d'information des voyageurs, l'étanchéité contre les surpressions, ainsi qu'un système de toilettes fermées, sont autant d'éléments de la conception de cette voiture. Un nouveau système de signalisation guidera les convois de Rail 2000, et un dispositif automatique de contrôle de la marche des trains contribuera également à relever encore la sécurité à 200 km/h.

#### *Étapes*

Des études relatives à la réalisation du projet Rail 2000 par étapes, il ressort que l'échelonnement le plus judicieux réside dans un rythme bisannuel débutant en 1991. L'horaire international et l'affectation des premiers véhicules (locomotives et voitures) IC-2000 seront au centre de la première phase. Pour 1993, l'on prévoit un nouveau schéma de calcul des prix ainsi que la mise à profit de nouveaux services et systèmes d'information. L'accent de la troisième étape (1995/97) portera sur l'amélioration de l'offre en trafic intérieur, à la suite de la réalisation des premiers projets d'infrastructure. Les étapes de réalisation des CFF sont coordonnées avec les travaux correspondants des chemins de fer privés, du service des cars postaux et d'autres entreprises de transport public.