Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (2001)

Rubrik: Infrastructure

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: 01.07.2025

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

134,4

millions de sillons-kilomètres ont été commercialisés par la Division Infrastructure, l'année dernière. Ce chiffre est en progression de 2,8 pour cent par rapport à l'année précédente. Ce marché a pour clients non seulement la Division Voyageurs et CFF Cargo, mais aussi et de plus en plus des tiers.

Plus de ponctualité avec plus de trains en circulation.

La bonne marche du chemin de fer en Suisse s'est toujours mesurée à sa ponctualité: durant l'exercice écoulé, 19 trains voyageurs sur 20 sur le réseau des CFF ont été ponctuels, c'est-à-dire avec des écarts n'excédant pas 4 minutes par rapport à l'horaire. Un horaire de plus en plus dense – en juin, l'offre a de nouveau été étoffée de 4 pour cent – donne un relief particulier au savoir-faire des CFF dans la planification et le déroulement de l'exploitation ferroviaire la plus complexe d'Europe. En 2001, les trains ont parcouru 134,4 Mkm sur le réseau CFF, c'est-à-dire 2,8 pour cent de plus qu'en 2000. En trains-kilomètres (97,4 pour cent), CFF Voyageurs et CFF Cargo se taillent la part du lion, même si les sillons-kilomètres de tiers sur voies CFF ont augmenté en un an de 17 pour cent et atteint 3,42 Mkm. Le produit des sillons s'est élevé à 616,1 M CHF. Cet usage croissant des capacités du réseau CFF implique un rigoureux management des sillons, une conduite de l'exploitation précise, des lignes bien aménagées, des voies et des installations de sécurité performantes.

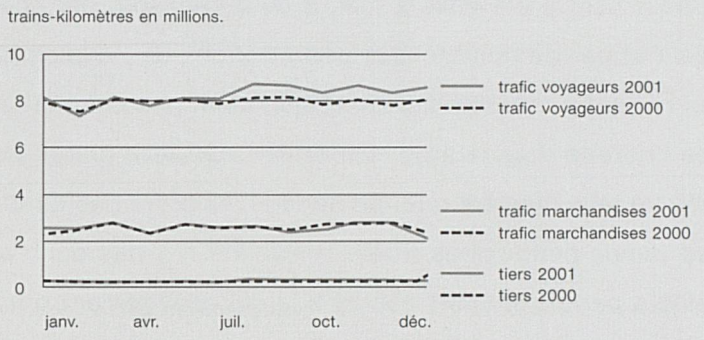
La valeur de ponctualité atteinte, 94,45 pour cent, est pratiquement la même que pour 2000. La consigne des 95 pour cent a été mise à mal, à deux reprises, par une panne du nouveau poste directeur de Bâle et par de nombreuses perturbations de l'exploitation dues aux installations ou au matériel roulant – autant d'incidents qui, comme à chaque fois, se sont répercutés sur l'ensemble de l'horaire. Les retards «importés» aux onze points de passage des frontières ont été résorbés de telle manière que, en général, ils n'ont pas eu d'incidences sur l'horaire suisse. Avec les rames pendulaires (ICN), la fiabilité n'a pas encore atteint le standard habituel. La ponctualité a parfois souffert depuis que, au changement d'horaire, ces virtuoses du virage circulent sur l'axe Genève–Lausanne–Bienne–Zurich–Saint-Gall. En automne, la fermeture imprévisible du tunnel routier du Gothard a provoqué un surcroît de trafic que les CFF, par une bonne gestion, ont été en mesure d'assurer sur leur ligne du Gothard sans répercussions majeures sur l'ensemble du réseau.

Souplesse dans l'entretien des lignes.

Les services d'entretien de la voie ont fourni l'effort décisif qui allait permettre aux ICN de démarrer. La ligne du Pied du Jura, en particulier les 10 kilomètres du tronçon Rail 2000 entre Onnens–Bonvillars et Gorgier–Saint-Aubin, était prête au printemps 2001, à temps pour que les rames

pendulaires puissent y circuler. Dans le tunnel du Gothard, alors que l'exploitation était maintenue, ces services ont terminé en avance – au début de novembre – une réfection des voies de 12 M CHF, qui allait procurer le supplément de capacités nécessaire aux trains d'autos accompagnées sur le Gothard et aux trains marchandises additionnels. Avec rapidité et souplesse toujours, ils ont modifié les installations de sécurité et les voies de Göschenen et d'Airolo pour le chargement des voitures – suspendu depuis vingt ans – et installé en quelques jours, à Brunnen, une plate-forme provisoire pour charger les camions. Avec la société Euroswitch, dont les CFF détiennent deux tiers des actions, ils ont monté 143 appareils de voie en «just-in-time». Pour toute la Suisse, les CFF ont, l'année dernière, renouvelé voies et superstructures pour environ 550 M CHF. Par le biais d'enchères Internet (e-procurement), ils ont diminué leurs frais d'achats, allégé leurs stocks et leur administration, abrégé les délais.

Toujours plus de sillons-kilomètres pour des tiers.
CFF Voyageurs et CFF Cargo restent les plus gros clients. Mais les sillons-kilomètres accomplis par des tiers sur voies CFF sont en progression: + 17 pour cent sur un an.



Modernisation terminée pour quatre grandes gares.

Durant l'exercice écoulé, l'unité CFF Management des installations s'est occupée de plus de 1600 projets d'importance, dont 516 pour un volume dépassant le million de francs. L'Office fédéral des transports a reçu, l'année dernière, 140 projets dont il lui était demandé d'approuver les plans, ce qu'il a fait, pendant la même période, pour 90 dossiers. Le «cycle de rotation», pour l'approbation des projets, a été abrégé de quelque 10 pour cent par rapport aux années passées, grâce à l'optimisation des processus.

Parmi les tout gros projets figurent ceux pour la modernisation ou l'extension des gares et tronçons de ligne suivants: plans des voies et enclenchements à Bellinzone et à Thoune, prolongements de quais dans les gares de Zurich et de Berne, troisième voie Ostermundigen–Gümligen, stations RER de Wankdorf, Neuchâtel–Le Locle, Berne–Trubschachen, enfin, à l'échéance de 2006, troisième complément de projet pour le RER zurichois, avec un volume d'investissements de 200 M CHF. La modernisation de 620 gares régionales se prépare aussi activement et elle coûtera dans les 320 M CHF. En juin 2002, les CFF présenteront un premier exemple de ce que seront ces nouvelles gares, plus conviviales et modernes.

Scénario d'avenir 14/16: impact prévisible de l'«open access».

L'ouverture progressive des réseaux ferrés européens à la concurrence est à coup sûr, en politique des transports, l'une des principales réglementations qui vont marquer l'évolution du marché au cours de ces quinze prochaines années.

*> **La Suisse** occupe dans ce processus une place de tête et elle fera partie des pays qui vont les premiers en ressentir les effets. Car les statuts qu'elle a adoptés pour l'accès au réseau sont très libéraux – même comparés à ceux de nombreux pays de l'UE –, puisqu'ils prévoient que peuvent utiliser son infrastructure ferroviaire les entreprises concessionnaires qui opèrent soit en trafic marchandises, soit en trafic voyageurs non régulier, soit enfin en trafic régional indemnisé par ses commanditaires (Confédération et cantons). Les sillons CFF ont vu leur demande augmenter nettement: accroissement de 17 pour cent, en l'espace d'un an, du nombre de sillons-kilomètres utilisés par des tiers sur des voies CFF. Les tonnes-kilomètres brutes remorquées par des tiers affichent même une augmentation proche de 45 pour cent.*

*> **Or il ne s'agit là** que d'un premier stade de développement. Ne serait-ce qu'en raison de la situation géographique de la Suisse en Europe, le libre accès offert est intéressant pour des entreprises ferroviaires qui voudraient, par exemple, conduire des trains marchandises sur longues distances nord-sud. Dans quelques années, plus personne ne s'étonnera de voir, sur les axes du Gothard ou du Lötschberg, les trains marchandises de réseaux étrangers. Ceux-ci, clients de la Division Infrastructure, participent à la couverture des frais du réseau.*

*> **Avec les tunnels de base AlpTransit** et autres investissements, l'attrait exercé par le réseau ferroviaire suisse ira augmentant, parce que les ressources des entreprises de transport pourront alors être utilisées encore plus efficacement. Réciproquement, les trains de CFF Cargo profiteront, eux aussi, de l'ouverture des réseaux ferrés dans les pays voisins.*

Source: Prognos AG, Bâle (2002).

Un gros chantier est en cours dans le Seetal où, d'ici au changement d'horaire de décembre 2004, la modification des installations va permettre de rationaliser l'exploitation ferroviaire. En mars 2001 ont commencé, pour un montant de 65 M CHF, la reconstruction de la gare de Zoug et la modernisation de celle de Cadenazzo. En mai 2001, premier coup de pioche pour la transformation de la gare de Coire, suivie, en septembre, par celle de Romanshorn.

La réfection des installations de sécurité et la modernisation des voies sont pratiquement terminées entre Zofingue et Sempach, là où va fonctionner en exploitation pilote la signalisation en cabine (FSS), c'est-à-dire la transmission par radio, directement dans le poste de conduite de la locomotive, des indications de signaux – ceux-ci disparaissant sous leur forme matérielle le long de la voie. La FSS est la condition nécessaire pour que, sur le futur tronçon Rail 2000 Mattstetten–Rothrist, les trains puissent se succéder toutes les 2 minutes et rouler à 200 km/h. Dès le printemps 2002, les premiers trains en service commercial circuleront avec ce nouveau système entre Zofingue et Sempach. Vingt-deux tunnels ferroviaires d'une certaine longueur sont en cours d'équipement pour l'évacuation individuelle des voyageurs: mains courantes, signalétique des issues de secours, éclairages. Pour cinq tunnels, les travaux sont terminés; neuf autres subiront les mêmes réfections pendant l'année en cours.
2001 a vu s'achever les grandes transformations entreprises dans les gares d'Yverdon-les-Bains, Neuchâtel, Baden et Wil. Dans une grosse vingtaine d'autres gares, les voyageurs bénéficient dorénavant de quais à bonne hauteur pour monter dans les trains. Les tronçons Moutier–Choindez, Sonceboz–La Chaux-de-Fonds et Champs-du-Moulin–Noiraigue sont désormais télécommandés. Au total, 13 nouveaux enclenchements ont été mis en service.

Rail 2000 dans les temps.

La 1re étape de Rail 2000 tient le cap. Ses réalisations d'infrastructure, dans le cadre du Fonds pour le financement des transports publics (FTP), ont permis la mise en service à la date voulue de toutes les installations nécessaires au changement d'horaire de juin 2001: tronçon longeant le lac de Neuchâtel, tunnel de Vauderens et installations de sécurité adaptées sur Olten–Zurich pour que les trains puissent s'y succéder toutes les 2 minutes.

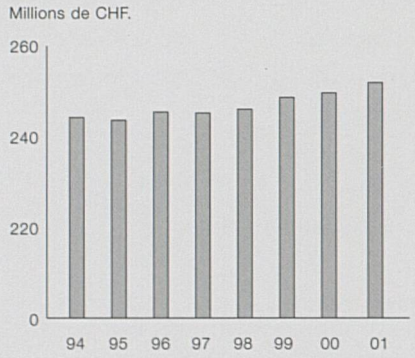
Sur ce qui sera l'épine dorsale de Rail 2000, le tronçon Mattstetten–Rothrist long de 45 km, les travaux sont entrés dans leur seconde moitié et, en mai 2001, le tunnel de 10 km de la seconde

double voie Zurich–Thalwil a été percé. Une première portion des 13 kilomètres de la troisième voie Genève–Coppet est en service depuis juin. Les CFF investissent près de 500 M CHF dans l'augmentation des capacités qu'exige Rail 2000 pour le nœud de Zurich – un projet qui inclut une gare provisoire du côté Sihlpost. Celle-ci fonctionnera jusqu'à la mise en service de la seconde gare de transit (Löwenstrasse), au financement de laquelle le peuple zurichois dans sa grande majorité a, en septembre 2001, accepté de participer pour 40 pour cent, soit 580 M CHF sur un projet dont la facture globale sera de 1450 M CHF.

Il est prévu que la 2e étape de Rail 2000 se réalise entre 2010 et 2020, pour 5,9 milliards de francs. Le projet est en cours d'élaboration par la Confédération et les cantons. En novembre de l'année dernière, quatre versions du projet étaient soumises à évaluation. Les intervenants se sont mis d'accord pour poursuivre les prochaines étapes sur la base de la version proposée par les CFF et guidée par des considérations économiques.

Toujours dans le cadre des crédits FTP, destinés à financer aussi la lutte contre le bruit du réseau ferroviaire, les CFF avaient, à la fin de 2001, équipé 388 voitures avec des systèmes de freinage peu bruyants; ils construisent aussi des parois antibruit, dont 10 kilomètres sont destinés cette année à six communes. Cinquante autres dossiers envoyés par des communes sont en procédure d'approbation auprès de l'Office fédéral des transports.

Produits à la hausse dans les activités immobilières.
Le produit locatif du secteur Immobilier continue d'augmenter. En 2001, il s'est monté à 252 M CHF.



Recentrage sur le courant de traction.

Par étapes successives, les CFF ont reconsidéré leur secteur de l'énergie. Ils se concentreront désormais entièrement sur la production et la gestion rationnelle du courant de traction (16,7 Hz). Ils ont de ce fait vendu leurs parts dans les deux centrales nucléaires de Gösgen et Leibstadt, ainsi que dans Elektra Massa. Vendu, aussi, l'un des deux contrats de longue durée qui les liaient à la France pour la prise de courant. Le secteur de l'énergie a été réorganisé et ses structures allégées suivant la nouvelle stratégie. Tout l'approvisionnement énergétique des CFF sera commandé à partir d'un même centre, à Zollikofen.

Scénario d'avenir 15/16: l'avenir est aux énergies renouvelables.

Entre 2000 et 2010, la consommation d'énergie, dans le secteur des transports en Suisse, connaîtra encore une légère augmentation.
> A relever: *dans cette consommation globale d'énergie, le courant de traction ferroviaire ne représente que 3 pour cent environ – ce qui est encore plus remarquable quand on sait que 14,5 pour cent du total des voyageurs-kilomètres et 38 pour cent du total des tonnes-kilomètres reviennent au chemin de fer.*
> Les CFF *vont réaliser ce qui, dans de nombreux autres secteurs, n'est encore qu'une vue de l'esprit: sortir du nucléaire, sans se rabattre sur les énergies fossiles et leurs fâcheuses émissions de* CO_2*. Miser sur les énergies renouvelables pour le courant de traction, c'est prendre une option sur le futur et une garantie pour l'avenir – et contribuer activement à une mobilité durable, pour que personnes et biens avancent dans le respect de l'environnement.*
> Dans le gâteau actuel du courant de traction, *l'énergie hydraulique représente entre 80 et 95 pour cent. La récupération de l'énergie de freinage, qui permet aux locomotives récentes d'économiser près de 40 pour cent d'énergie en trafic transalpin et quelque 25 pour cent sur l'axe ouest-est, est favorable à l'environnement. Dans dix ans, avec la mise au rebut des véhicules plus anciens, ce système sera présent sur toutes les locomotives CFF.*
> Certes les voitures de tourisme *comme les avions arriveront, dans le moyen terme, à améliorer leur rendement énergétique – par rapport aux kilomètres parcourus. Mais ils ne parviendront pas à rattraper l'avance prise par le chemin de fer dans ce domaine. Et il ne faut guère s'attendre, pour ces prochaines années, à voir les systèmes de propulsion par énergie alternative se développer notablement en termes de quantité.*

Source: Prognos AG, Bâle (2002).

Un secteur immobilier qui vaut son pesant.

Les gares sont des lieux de rencontre. Organisant l'accès au chemin de fer, elles sont aussi, en constante interaction avec ce qui les entoure, des centres d'achats, de services et de communication. Leur situation centrale et la jonction optimale qu'elles offrent avec les transports les placent, dans le développement des villes, parmi les lieux recherchés pour le commerce, l'habitat et le travail. Autour des grandes gares, la demande de biens immobiliers est donc en hausse nette. CFF Immobilier y engage de substantiels investissements pour moderniser, tant les activités immobilières, aux CFF, participent aux rentrées nettes de fonds (cash flow). Le produit locatif des biens-fonds CFF est monté à 252 M CHF, l'excédent d'exploitation (EBITDA) est de 249,1 M CHF.

Dans de nombreuses villes, d'importantes transformations ont eu lieu:

> A Berne, réfection complète de la gare. Dès mai 2002, avec l'achèvement de la première étape, voyageurs, passants et navetteurs disposeront d'un lieu attirant et convivial, où faire des achats et utiliser des services. En automne 2003, avec la fin du chantier, les niveaux supérieurs de la gare offriront des surfaces ultramodernes pour des bureaux.

> A Zoug, l'ancien bâtiment de la gare a été démoli en avril 2001. Réalisation commune des CFF, de la ville et du canton, la nouvelle gare et ses structures accueillantes ouvriront à la fin de 2003.

> A Zurich Enge, des locaux commerciaux, des restaurants et des surfaces de bureaux et de services ont été aménagés dans le bâtiment de la gare, classé monument historique.

> Delémont est dotée, depuis l'été dernier, d'un nouveau centre de vente voyageurs, jouxtant des locaux commerciaux et un restaurant moderne.

> Une nouvelle enseigne hôtelière est apparue à Lausanne: le BackPacker Guest House, dans un immeuble d'appartements propriété des CFF, est l'un des premiers hôtels suisses avec label Minergie, pour ses installations techniques écologiquement optimales.

> En l'espace de six mois, sous la houlette de CFF Immobilier, l'ancienne gare de messagerie Wylerfeld, à Berne, est devenue une «usine à penser» au goût du jour, avec 250 postes de travail battant neufs.

> L'aile ouest rénovée de la gare de Genève accueille désormais plusieurs restaurants, une pharmacie, ainsi que les bureaux du quotidien Le Temps.

Ces projets ont été financés en partie par la vente de valeurs immobilières non compatibles avec la stratégie. Pour une meilleure réactivité du secteur immobilier sur un marché âprement disputé et en vue d'un renforcement de ses activités clés, le Conseil d'administration des CFF a décidé de détacher ce secteur de la Division Infrastructure, dès le 1er janvier 2003, et d'en faire, au niveau du groupe, une unité d'affaires autonome, avec des portefeuilles immobiliers lui donnant accès au marché des capitaux. Sa mission est de continuer à développer les gares pour en faire des pôles de transports conviviaux et performants, tandis que l'une de ses principales tâches reste la gérance des biens-fonds CFF, et des gares en particulier.

Scénario d'avenir 16/16: les gares, des lieux de rencontre encore plus courus.

De plus en plus, et notamment dans les villes, gares et stations accèdent au statut de lieux qui aimantent le développement urbanistique. Dans les quinze années qui viennent, différents facteurs vont favoriser cette revalorisation des gares, dont la fonction change:

> Au centre des villes, *les seules surfaces encore disponibles se trouvent pratiquement toutes à proximité des gares et dans les zones industrielles avoisinantes.*

> Pour les entreprises *– de services en particulier –, un paramètre important du choix d'un site est l'offre des transports publics, dont la proximité est un facteur qui compte.*

> Le nombre croissant *des clients du rail confère aux gares l'attrait des lieux à forte concentration de personnes. Dès 2004, l'horaire cadencé de Rail 2000 donnera une valeur ajoutée nationale, mais aussi parfois internationale, aux quartiers autour des gares. Considérant les commodités d'accès à toutes les gares couvertes par Rail 2000, les particuliers investiront beaucoup plus dans des bureaux dans les gares ou alentour.*

> La situation centrale *des gares ou de leurs alentours se prêtera tout particulièrement aux manifestations à caractère culturel, artistique ou sportif; au cœur des villes, ce sont des lieux tout trouvés pour consommer et communiquer, pour se montrer et travailler.*

> Saviez-vous que, *sur une journée moyenne, la gare de Zurich est fréquentée par autant de personnes que la ville de Zurich compte elle-même d'habitants? En d'autres termes: 350 000 personnes qui sont des clients potentiels et 350 000 occasions de rencontre entre une personne et un message promotionnel dans le grand hall de la gare. A l'heure actuelle, cette fonction de rencontre est devenue une caractéristique de cette grande ville et de ce très gros nœud ferroviaire. Bientôt, ce sera celle aussi de toutes les gares moyennes et plus grandes.*

> En décidant de constituer *une unité d'affaires autonome CFF Immobilier, et avec la volonté de faire de leurs gares, de plus en plus, des centres multiservices (RailCity), les CFF sont en bonne position pour l'avenir.*

Source: Prognos AG, Bâle (2002).

Un maillon important dans la chaîne de la mobilité est celui, sur tout le réseau, des projets Park+Ride en faveur de la mobilité combinée, avec la réalisation de 1500 places de parc supplémentaires. Active dans le secteur des commerces de proximité, la filiale des CFF Cevanova AG (entreprise commune des CFF, de Migros et de Kiosk AG) a ouvert en 2001 des magasins «avec.» à Aarburg, Reiden, Eschlikon, Oberrieden, La Neuveville et Seuzach. Bien conçus, avec kiosque, bar à café et articles courants, ces commerces apportent un plus dans les gares petites et moyennes et, là où le chiffre d'affaires était faible, ils vendent aussi les billets. □