Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1992)

Artikel: Comprimer les coûts sans réduire les prestations
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676288

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: 25.08.2025

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

Les CFF à rude épreuve.

Comprimer les coûts sans réduire les prestations

En 1992, les répercussions de la stagnation économique n'ont pas épargné les CFF; pour la première fois depuis plusieurs décennies, le nombre des personnes transportées a régressé de 1,1 pour cent. Cette comparaison n'est toutefois pas entièrement concluante, du fait que l'année précédente, les nombreuses manifestations des 700 ans de la Confédération avaient permis d'enregistrer les fréquences les plus élevées de tous les temps.

Grâce à des relèvements tarifaires, les produits ont pu être améliorés de 4,6 pour cent. Or, il apparaît clairement que, pour un grand nombre de personnes, les voyages en train font à nouveau partie du domaine où les dépenses sont freinées en période difficile.

De leur côté, les CFF s'efforcent aussi de ménager plus encore les ressources limitées. Ainsi l'année est-elle surtout marquée par des optimisations obtenues au prix d'un considérable travail de détail.

Trafic régional: A la recherche de solutions intelligentes

Depuis 1980, les trains-kilomètres effectués par les CFF en trafic régional ont augmenté de 46%; les trains de ce trafic ont donc parcouru, en 1992 également, une distance qui correspond à trois fois le tour de la Terre. Publié pour la première fois, le compte de résultats par ligne a présenté la «rentabilité» de tous les tronçons des CFF. Ainsi, seules huit lignes du trafic régional couvrent leurs coûts proportionnels de production, alors que les produits de 22 autres lignes n'atteignent même pas la moitié de ces coûts. Il s'agit donc de comprimer ces dépenses sans diminuer l'offre pour autant. Un exemple frappant a été sans nul doute le remplacement de la ligne régionale Soleure–Herzogenbuchsee par un service d'autobus. Bien que cette mesure ait rencontré une vive opposition, l'on y voit une impulsion créative, confirmée par les réactions de la population après six mois de service routier. Une grande majorité des anciens usagers du rail est passée à l'autobus; elle a été rejointe par de nouveaux voyageurs qui se déplaçaient jusque là en automobile.

De fait, la mise en place d'un système de lignes d'autobus pour remplacer des relations ferroviaires constitue un gain pour beaucoup. En effet, l'autobus passe par les villages, alors que les gares se trouvaient à l'écart. Il compte 24 arrêts contre seulement quatre haltes sur la ligne de chemin de fer dans la même région. Enfin, sa fréquence de circulation est doublée aux heures de pointe. Si les temps de parcours proprement dits sont un peu plus longs pour l'autobus, ils sont dans l'ensemble écourtés pour un grand nombre de voyageurs grâce à la meilleure situation des arrêts. Le remplacement de la ligne Beinwil–Beromünster par des cars postaux a été accueilli d'une manière semblable par la population. Cette ligne compte parmi les moins rentables du réseau CFF. En effet, chaque train mis en marche occasionnait des pertes, fait qui, compte tenu de la nécessité d'économiser, n'était pas justifiable plus longtemps. Le service sans contrôleur sur deux lignes dans la région d'Aarau et entre Lausanne et Vallorbe fonctionne sans problèmes, d'autant plus que ces lignes ont été dotées de matériel roulant moderne.

chiffres

1992	Ecart en %
268,3	– 1,1
11 831,1	– 4,5
47,4	– 6,6
7663,0	– 5,5
38 271	– 0,4
2 651	– 5,8
6 200,5	+ 5,4
1 643,9	+ 4,6
1 314,7	+ 0,5
6 336,5	+ 7,2
3 534,6	+ 7,8
—	– 100
– 136,0	—
1 215,0	+ 2,7
758,0	+ 16,6
1 970,9	– 5,6
173,6	– 35,0
65,6	– 24,0
18 082,4	+ 8,7
7 896,7	+ 5,2
10 256,1	+ 8,9
2 681,1	
96,9	

En 1992, la direction générale a défini clairement la stratégie en matière de trafic régional. Cela étant, il est prévu de promouvoir le trafic ferroviaire et d'obtenir des systèmes de RER dans les agglomérations urbaines, de le maintenir dans les zones à haute densité de population, et de le concentrer sur les tâches essentielles dans les régions moins peuplées. Dans ce contexte, l'on recherche dans une mesure accrue à créer des communautés de trafic.

Positif malgré tout

Un événement peu souhaitable en soi peut aussi avoir des retombées favorables. Ainsi, l'affaiblissement conjoncturel contribue à la ponctualité des chemins de fer. La baisse du nombre de trains marchandises a en effet détendu la situation à des endroits délicats du réseau CFF et atténué les entraves aux trains voyageurs, surtout sur le St-Gothard. Des accidents ont donné lieu à un examen des priorités de l'entreprise. La direction générale a confirmé que la sécurité doit absolument figurer au premier rang de tous les efforts, la stabilité du déroulement de l'exploitation lui faisant immédiatement suite; la productivité ne se trouve qu'en troisième position.
Deux dérangements de l'exploitation à des points névralgiques de la région bernoise ont révélé des faiblesses dans l'information du public – et provoqué l'élaboration de véritables scénarios de dérangements qui déterminent ce que le personnel doit faire dans certaines situations exceptionnelles afin de mieux informer les voyageurs sur les quais et à l'entrée des gares.

Le fret victime de la récession

L'effondrement constaté dans l'industrie des biens d'investissement a provoqué un recul du volume transporté par les CFF. En dépit de la baisse du trafic, il a été possible de stabiliser les produits à 1314 MFr, notamment grâce aux relèvements tarifaires opérés au début de l'année.

Le trafic de détail «de porte à porte» (Cargo Domicile) enregistre des diminutions supérieures à dix pour cent. En 1992, quinze centres régionaux ont été supprimés à la suite de regroupements; cette mesure a aussi permis d'éliminer le transbordement d'une grande partie des marchandises d'un wagon à l'autre et d'acheminer un volume plus important dans les 24 heures.

L'esprit d'économie a pénétré l'entreprise, même si les réorganisations du déroulement de l'exploitation ne sont souvent pas directement visibles pour le public. Ainsi, l'organisation du trafic par wagons complets (Cargo Rail) a été examinée avec le concours d'experts de l'EPF de Zurich. Autant que possible, les mouvements de manœuvre sont concentrés sur les installations principales de triage de Lausanne, du Limmattal (Zurich) et de Bâle; trois centres de triage ont été supprimés au changement d'horaire de 1992. L'idée de base consiste à optimiser l'occupation d'installations modernes et performantes et, partant, à garantir le transport des wagons d'une zone de triage à l'autre durant la nuit. Il en résulte parfois des distances supérieures, mais qui diminuent le nombre de formations de trains; ainsi, en fin de compte, les économies l'emportent. La restructuration de la gare d'Erstfeld s'inscrit dans ce contexte.

Le marasme économique n'a pas empêché les CFF de maintenir, voire d'améliorer leurs résultats.

Malgré un tassement de sa croissance, le ferroutage a gagné à nouveau quelques pour cent. Le transport des conteneurs et la «chaussée roulante» – offre de qualité qui consiste à établir des relations directes longues de plusieurs centaines de kilomètres – constitue un atout sur le marché européen. A Busto Arsizio, dans la région de Milan, un terminal ferroutier moderne, financé par des fonds suisses, a été ouvert en mai. Sa capacité permet de charger et de décharger chaque jour dix trains dans chaque sens. Elle correspond à quelque 500 camions ou caisses mobiles qui, grâce à cette offre, ne traverseront ni le Canton d'Uri ni le Tessin sur la route. Un autre terminal ferroutier – plus modeste, dimensions suisses obligent – a été mis en service à Aarau.

Le Rouge et le Blanc

Deux nouveautés, preuves de l'attitude déterminée des chemins de fer, ont retenu l'attention du public et fourni un sujet à nombre de photographes. Avec la collaboration du Chemin de fer fédéral allemand, il a été possible de faire venir à Zurich en service régulier le dernier-né des trains européens à grande vitesse, l'«Intercity Express» (ICE). Après l'arrivée, voici maintenant plus de dix ans, du TGV français dans l'ouest du pays, la Suisse est ainsi le premier Etat relié à deux réseaux européens à grande vitesse en voie de réalisation. Pour 1993, il est prévu de mettre en marche cinq paires d'ICE qui assureront chaque jour des liaisons entre la Suisse et l'Allemagne.

Autre actualité bien visible: Après de nombreux contretemps, la nouvelle locomotive CFF aux formes aérodynamiques a pu être mise sur rails. Avec sa couleur écarlate, elle deviendra sans aucun doute le véhicule-drapeau du parc des CFF des années à venir. Des 99 unités de la première tranche commandée, 24 étaient en service à la fin de 1992; une deuxième commande portant sur 20 locomotives a été passée. Des nouveaux véhicules ont aussi été commandés pour le RER zurichois, pour le trafic régional, les trains Eurocity et le trafic marchandises.

Entre Soleure et Herzogenbuchsee, le bus remplace avantageusement le train.