

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1995)

Rubrik: Production

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: 24.04.2026

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

L'accroissement soutenu de la productivité figure au premier rang des objectifs. Elle a fait un nouveau progrès en 1995. Elle a passé par un certain nombre de mesures pour améliorer la ponctualité, mais aussi par une nouvelle conception de la télécommande, par le renouvellement du parc des véhicules, enfin par le recours efficace à l'informatique.

Exploitation

Les performances records dans le trafic marchandises de transit au Saint-Gothard ne constituent pas des exceptions. La limite des 100 000 tonnes brutes par jour a été atteinte à plusieurs reprises et sans créer de difficultés dans le cours de l'exploitation. Avec une belle économie des moyens, il a été possible d'obtenir davantage de puissance grâce à la nouvelle locomotive Re 460 et en organisant l'exploitation en conséquence (locomotive de renfort en queue).

Ponctualité

La consigne selon laquelle 95 % de tous les trains voyageurs ne doivent pas avoir plus de 5 minutes de retard a été respectée, étant entendu qu'il s'agit là d'une valeur moyenne. Le fait est que, à certaines heures, pour certains trains ou dans certaines régions, la ponctualité a laissé à désirer. Afin d'assurer la ponctualité sur l'ensemble du réseau, 111 mesures ont été mises en place. Mais il convient aussi, et dans une large mesure, de s'attaquer aux causes qui relèvent du domaine technique, tant il est vrai que des dérangements qui se produisent chaque jour à de multiples reprises peuvent affecter durablement la ponctualité. Des analyses de la circulation des trains sur les axes à fort trafic, de Bienne, Berne et Bâle à destination de Zurich, ont aussi fait découvrir que l'horaire accuse des

phénomènes de surcharge structurels. Des aménagements ciblés, à moyen et à long terme, dans cet horaire devraient permettre d'en améliorer efficacement la stabilité.

RER bernois

Le changement d'horaire du 28 mai 1995 a coïncidé avec le baptême de la ligne 2 du RER bernois (Berner S-Bahn). La nouvelle ligne, qui va de Schwarzenburg à Langnau, n'a pas fait que susciter une joie véritable parmi la population. Elle a aussi entraîné des modifications dans des correspondances qui étaient devenues des habitudes, et la ponctualité en a souffert. Un effort particulier a permis d'améliorer la qualité du service offert. Il est maintenant prévu d'amener des correctifs en profondeur. Mais pour arriver à des améliorations durables, il faudra procéder à des changements structurels dans l'horaire.

Conception de la télécommande

La télécommande est un instrument de gestion de l'exploitation qui contribue pour une part essentielle à ce que les services convenus soient fournis à un prix avantageux et dans la qualité exigée, compte tenu des aspects relevant de la sécurité. Elles permettent, en cas de perturbation de l'exploitation, de prendre rapidement les mesures propres à y remédier. Étant donné les développements techniques de ces dernières années, il a fallu revoir entièrement le système de la télécommande. La nouvelle conception prévoit trois centres de gestion du trafic (Zurich, Lucerne et Lausanne) et 34 centres de télécommande. La réalisation de ces centres obéira à une conception modulaire, c'est-à-dire qu'elle s'adaptera au fur et à mesure de la mise en service des installations d'enclenchement modernisées.

Gestion de la qualité dans la production

À la fin de 1995, il a été décidé d'introduire un contrôle de la qualité à tous les niveaux de gestion. La gestion de la qualité s'attachera en priorité aux domaines clés désignés comme tels par la direction. Pour le trafic voyageurs, il s'agit de la ponctualité, de l'information à la clientèle, de la propreté dans les trains et dans les gares, de la sécurité des personnes, ainsi que de la vente et de l'assistance par téléphone. Pour le trafic marchandises, les domaines concernés sont d'abord l'information à la clientèle, la sécurité des marchandises, la ponctualité et la propreté à l'intérieur des wagons marchandises.

Contrôle d'efficacité

Le 1^{er} janvier 1995, les enquêtes régulièrement menées depuis 1919 sur les conditions de travail et de personnel ont été remplacées par l'instrument de contrôle SUPER. Désormais, c'est l'inspecteur de gare ou le chef de section d'inspection compétent qui procède au contrôle d'efficacité, aidé par un groupe de soutien émanant des services centraux, qui garantit que les prescriptions seront appliquées de manière uniforme sur l'ensemble du réseau.

Nouvelle orientation du service d'accompagnement des trains

La nouvelle orientation du service d'accompagnement des trains se propose de concrétiser le profil 1992 de la fonction d'agent de train. Il s'agit d'assurer aux voyageurs en trafic à longues distances une qualité irréprochable de service et d'accompagnement. Dans le trafic à courtes distances, ce sont des agents spécialement formés pour le contrôle sporadique qui assurent la nécessaire rentrée des recettes.

Une fois accomplie la troisième phase de cette nouvelle orientation, en 1996/1997, les CFF auront parcouru une grande partie du chemin qui doit les conduire à un accompagnement des trains orienté vers l'avenir.

Véhicules

Le renouvellement du parc des véhicules, activement engagé depuis plusieurs années déjà, s'est poursuivi durant l'exercice écoulé. Avec la livraison de la troisième série de rames à deux niveaux pour le RER de Zurich, le parc compte maintenant 95 unités. Vingt autres trains sont en chantier. Conformément au calendrier prévu, 19 trains navettes Colibri ont été mis en service dans le trafic régional et 13 locomotives Re460.

Entretien

Pour l'ensemble de l'entreprise, près de 3700 personnes travaillent dans l'entretien des véhicules, dont 2700 dans les six ateliers principaux d'Yverdon, Bienne, Olten, Bellinzone, Zurich et Coire. Afin d'améliorer régulièrement leurs résultats, ces ateliers vont passer progressivement au statut de centres de profit. Pour cela, une formation intensive des cadres a été nécessaire et elle a eu lieu sur une large base durant l'exercice écoulé. En parallèle, le passage à ce qu'on appelle les «îlots de production» se poursuit. De tels îlots permettent une plus grande mobilité dans l'affectation du personnel, d'où la possibilité de mieux équilibrer le travail malgré les inévitables fluctuations de l'occupation dans les différents secteurs.

Deux étapes jalonnent le chemin vers l'adaptation des installations d'entretien aux exigences du futur parc des véhicules:

Aux ateliers principaux d'Olten, les travaux d'agrandissement ont débuté dans l'atelier voitures Tann-

wald, en vue d'une augmentation devenue urgente des capacités pour l'entretien des voitures voyageurs climatisées, notamment dans la perspective des voitures IC 2000 à deux niveaux. Grâce aux ingénieurs qui, en construisant ces ateliers en 1979, ont su voir loin, il suffira d'un investissement de 8,5 MFr pour réaliser un gain de productivité considérable.

En décembre 1995, à Bâle, un nouveau dépôt a été mis en service pour l'entretien des locomotives et des trains navettes. Il obéit à une conception tout à fait moderne, et sa réalisation a demandé près de quatre ans.

Matériel roulant pour le trafic régional

Un changement réjouissant commence à s'opérer dans l'aspect extérieur des trains voyageurs. De nouvelles rames de desserte locale, telles que le Train des Vignes entre Vevey et Puidoux-Chexbres, apportent une note colorée dans le paysage. Les voitures légères disparaissent de plus en plus des trains voyageurs, au profit des voitures modernes, plus confortables.

En 1997 dans la région de Bâle, la réalisation de la «Ligne verte» Mulhouse-Bâle-Frick/Laufenburg confèrera un regain d'attrait au trafic régional transfrontalier. Etant donné que les courants de traction suisse et français ne sont pas les mêmes, il faudra mettre en service des automotrices bicourant. Il a été décidé, durant l'exercice écoulé, d'acheter les équipements de traction nécessaires pour les six derniers trains navettes Colibri actuellement en construction.

Matériel roulant pour le trafic longues distances

Diverses décisions ont été prises à la fin de l'année, dans la perspective de la réversibilisation d'une grande partie des trains InterCity à

partir de 1997, et notamment pour adapter aux nouvelles exigences 300 voitures unifiées type IV. Les modifications à apporter à ces voitures en service depuis 1981 toucheront essentiellement les bogies et les organes de choc et de traction. Les transformations nécessaires seront effectuées en étroite collaboration entre l'industrie suisse du matériel roulant et les ateliers principaux CFF.

Locomotives

La disponibilité des locomotives Re 460, en service essentiellement dans le trafic InterCity et dans le trafic marchandises lourd, a connu une augmentation importante durant l'exercice écoulé. A la fin de 1995, le kilométrage cumulé des locs déjà livrées se montait à 35 Mkm. Chaque locomotive Re460 parcourt en moyenne 200 000 km par année.

Dans la perspective de l'ouverture, prévue pour le 1^{er} janvier 1999, du couloir ferroviaire du Lötschberg-Simplon, 10 nouvelles unités de la locomotive Re 465, déjà en service au BLS, ont été commandées. L'utilisation de ces locomotives sur la ligne Bâle-Thoune-Brigue-Domodossola sera réglée par voie contractuelle avec le BLS.

Conséquence de la livraison régulière de nouveaux véhicules moteurs, la mise au rebut des séries de locomotives les plus âgées se poursuit à un rythme accéléré. Les trains navettes en service depuis plus de quarante ans en trafic régional, avec locomotives Re 4/4 I et automotrices BDe 4/4, ont été, durant l'exercice écoulé, pratiquement tous remplacés par des compositions Colibri.

Matériel roulant en trafic marchandises

Le parc des wagons s'adapte avec diligence à des besoins qui ne sont plus les mêmes. En 1995, les CFF ont encore mis au rebut

900 wagons marchandises: il s'agit principalement de wagons couverts à deux essieux, des années 1956-1969, qui ne sont plus demandés à l'heure actuelle. D'ici à l'an 2000, le parc des wagons aura été réduit de 6000 unités, et pourra par conséquent être utilisé de manière plus productive.

Afin de réunir davantage d'expérience pratique avec des wagons peu bruyants, 30 wagons à parois coulissantes à deux essieux équipés du nouveau frein à tambour ont été commandés. Les 18 wagons à quatre essieux également commandés pour le transport des longs rails soudés, ainsi qu'une première série de 22 wagon destinés au transport de blindés seront, quant à eux, munis de freins à disque. Ces wagons seront nettement moins bruyants au roulement que les wagons classiques avec freins à sabot.

En 1995, afin de rationaliser les travaux de modernisation sur le réseau, une machine automotrice «Ariane», pour la transformation des caténaires, et deux grues-rails à huit essieux, pour les ponts, ont été mises en service.

Informatique

En matière d'informatique, l'année 1995 a été marquée par le lancement de nombreux projets, destinés à faciliter des activités essentielles dans pratiquement tous les domaines du chemin de fer. Au terme de travaux de développement exigeants, des parties importantes de PRISMA (trafic voyageurs), de CIS (trafic marchandises), de ROMA (entretien des véhicules), de la banque de données des installations fixes (assistance au projet et à l'entretien de la construction) constituent désormais des appoints productifs. Ces applications fonctionnent sur la base d'une structure informatique performante, composée du centre de calcul (dont le conseil d'administration a approuvé une nouvelle

extension), du réseau (la mise en place de Datarail 1^{re} étape est achevée) et de la plate-forme décentralisée (pour laquelle une étape de renouvellement importante a été franchie). Pour réussir, la mise en place de ces grands projets informatiques à fort impact exige une gestion rigoureuse, une évaluation permanente des risques pendant toute la durée du projet et un management efficace à tous les niveaux.

Le bon fonctionnement des systèmes informatiques doit être assuré sept jours sur sept et 24 heures sur 24. Plus les CFF se rendent dépendants de ces systèmes, plus ceux-ci doivent se montrer fiables. En même temps, les coûts de fonctionnement doivent baisser régulièrement, au moins par unité de production. Or les limites fixées à l'intérieur de l'entreprise sont beaucoup trop étroites pour permettre de sortir de ce dilemme. Il est donc indispensable de chercher des solutions dans un cadre élargi et en concertation avec d'autres partenaires.

Avec l'accès ainsi facilité aux services de l'informatique et des télécommunications, c'est une société du digital qui est en train de naître et qui exige des présentations nouvelles des services CFF. Une analyse est en cours pour préciser la forme à donner à ces présentations. Mais il ne faudrait pas, à trop attendre, finir par manquer l'occasion. Des projets pilotes sont actuellement en cours dans les domaines de la reconnaissance vocale, d'Internet, des kiosques multimédias, de la carte à puce; tous visent à créer des produits attractifs, à la mesure des exigences nouvelles, et tous représentent, pour ceux qui travaillent dans l'informatique CFF, des tâches exigeantes, aux facettes multiples.

Mutations du parc

En 1995, les CFF ont investi dans ce domaine 369,5 MFr.

Commandes

- 10 locomotives Re 465 (couloir de ferroutage Lötschberg)
- 22 wagons porte-chars Slimmnp
- 30 wagons à parois coulissantes Hbbillns
- 3 unités de transport de rails SILAD (3 unités à 6 wagons)

Livraisons

- 13 locomotives Re 460
- 7 locomotives Re 450 (RER)
- 1 locomotive Re 4/4 III (reprise de SOB)
- 19 automotrices RBDe 560 (NTN)
- 19 voitures de commande Bt (NTN)
- 7 voitures de commande à deux niveaux Bt (RER)
- 35 voitures EuroCity Apm, Bpm
- 35 wagons Snps
- 2 bogies Combrail
- 1 machine de transformation des caténaires XTmas
- 2 grues 800 tm XTmass
- 2 wagons de protection pour grues 800 tm XTmass

Mises au rebut

- 41 locomotives de ligne: 4 Re 4/4 I, 1 Re 4/4 IV (remise à SOB), 36 Ae 4/7
- 12 automotrices: 10 BDe 4/4, 2 BDe 4/4 II
- 2 rames automotrices RABe EC
- 3 locomotives diesel: 2 Am 4/4, 1 Em 3/3
- 1 locomotive de manœuvre Ee 3/3
- 16 voitures de commande
- 106 voitures voyageurs
- 12 wagons-poste (PTT)
- 873 wagons marchandises
- 91 wagons de service
- 18 tracteurs: 7 Te I, 4 Te II, 3 Tm, 2 Tm I, 2 Tm II