

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1999)

Rubrik: Le contexte

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

Le contexte



La nouvelle SA CFF: une entreprise de transport intégrée

Depuis le 1er janvier 1999, la SA CFF est une société anonyme de droit public dont l'actionnaire unique est la Confédération. Cette mutation juridique opérée par l'ex-régie fédérale et la réforme qu'elle n'a pas manqué d'entraîner ont diminué le nombre d'échelons hiérarchiques, raccourci les voies décisionnelles et favorisé une responsabilité opérationnelle plus directe, notamment en matière d'environnement.

La SA CFF se compose de trois divisions, «Trafic voyageurs», «Trafic marchandises», et «Infrastructure», responsables de leurs propres résultats mais coordonnées et dirigées par des unités centrales dans certains secteurs.

La division «Trafic voyageurs» travaille au projet Rail 2000 et au renforcement de la position des CFF sur le marché, en s'appuyant à la fois sur les prestations de services existantes et sur les nouveautés apparues dans le secteur des transports. Employant quelque 10'600 collaborateurs, elle a dégagé en 1999 un rendement de près de 2,2 milliards de francs pour le transport (indemnisation comprise).

La division «Trafic marchandises» est chargée pour sa part de développer le transport de marchandises sur le territoire

suisse et à l'étranger, et collabore avec des partenaires à l'élaboration d'une offre intégrée axée sur la clientèle. Elle emploie 3'600 personnes et a dégagé un rendement de 1,1 milliard de francs en 1999 pour le transport (indemnisation comprise).

Enfin, la division «Infrastructure» est responsable de la mise en place, de l'exploitation et de la maintenance des installations ferroviaires. Elle emploie environ 10'200 collaborateurs et affiche un rendement de 2,1 milliards de francs (prestations de la Confédération comprises).

La mission environnementale de la SA CFF

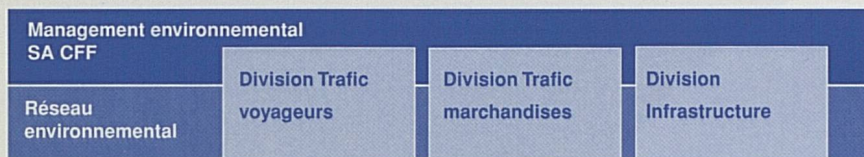
Le dynamisme de notre société contemporaine s'exprime au travers d'une mobilité effrénée. Il n'est donc pas étonnant que les axes de circulation soient devenus les artères de l'économie et que les transports soient vitaux à cette dernière. Mais cette évolution ne va pas sans inconvénients: morcellement du paysage et aggravation de la pollution résultant principalement d'un accroissement du trafic routier. Précisons en outre que seule une petite partie des 4 milliards de francs que coûtent les transports chaque année en termes de santé et d'environnement est payée par les pollueurs.

La Confédération a pris en compte tous ces paramètres et souhaite favoriser une politique des transports durable, basée sur un transfert du trafic routier vers le rail. Cette politique pro-ferroviaire a été approuvée lors de plusieurs référendums.

Les nouvelles conditions cadres de la Confédération

La réforme du secteur ferroviaire a donné aux chemins de fer suisses des objectifs précis pour la mise en œuvre d'une politique des transports durable. On peut les résumer ainsi: accroître la concurrence entre les entreprises de transport public et leur donner plus de liberté d'action et de responsabilité doit permettre d'optimiser le rendement et la qualité des prestations des transports publics. Des accords sur les prestations et les compensations garantissent un service de base convenable. Si la demande existe, Confédération, cantons et entreprises doivent collaborer pour améliorer l'offre en matière de transports publics. En tant que propriétaire de l'entreprise, la Confédération exige de la SA CFF qu'elle maintienne, voire augmente sa part de marché, du fait que le transport ferroviaire respectueux de l'environnement contribue à réduire la pollution.

Gestion globale de l'environnement



La SA CFF garde sur d'autres transporteurs

l'avantage écologique du rail

et se positionne comme un moyen de transport économe en énergie et en espace,

et respectueux de l'environnement. Elle met en œuvre des solutions durables,

conformes à la loi et économiquement supportables

pour la protection de l'environnement.

Voie libre pour une politique des transports durable

La part du rail sur le marché des transports Suisse est de 25% environ, pour une consommation n'excédant pas 3% de l'énergie totale déployée pour le trafic dans son ensemble. L'exploitation ferroviaire n'émet pas de polluants atmosphériques. L'objectif de la SA CFF, à savoir renforcer sa part de marché par des prestations concurrentielles et une stratégie de marketing offensive, constitue donc une contribution significative au développement d'un système de transport suisse optimisé sur le plan écologique.

Les CFF en phase avec la politique environnementale suisse

L'échéancier de la Suisse en matière d'environnement

Ces dernières années, la politique de la Suisse en matière d'environnement a été marquée par l'application progressive de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983. La révision de ladite loi en juillet 1997 a permis l'introduction d'instruments d'économie libérale, notamment des taxes d'incitation.



Vers une politique des transports durable

Une politique des transports en harmonie avec les objectifs environnementaux suisses

En matière de protection de l'environnement, la réduction des émissions de CO₂ est l'un des objectifs majeurs, tant à l'échelon national qu'international. Voilà pourquoi les transports, dont l'activité génère une forte proportion de CO₂, se trouvent depuis longtemps au cœur des débats sur la politique environnementale.

Le trafic routier, qui ne cesse de s'intensifier, est pour une large part responsable de la pollution atmosphérique. C'est ce qui a conduit la Suisse à faire d'une politique des transports durable et intégrée un facteur clé dans la lutte contre la pollution.

Objectifs en matière de politique des transports pour le rail suisse

L'article sur la protection des Alpes exige que le transport de marchandises à travers les Alpes soit transféré de la route au rail. Les mesures les plus significatives à cet égard sont l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et d'une taxe sur le transit à travers l'arc alpin ainsi que la mise en place d'un programme d'encouragement au transport des marchandises par le rail.

En permettant une amélioration des prestations, les grands projets ferroviaires des prochaines décennies (NLFA, Rail 2000, liaisons par trains à grande vitesse

dans les parties orientale et occidentale de la Suisse et mesures antibruit) constituent le premier pas vers une révolution des transports, dans une perspective écologique. L'approbation de l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics par les citoyens suisses fin 1998 permet de garantir ces projets d'un point de vue financier.

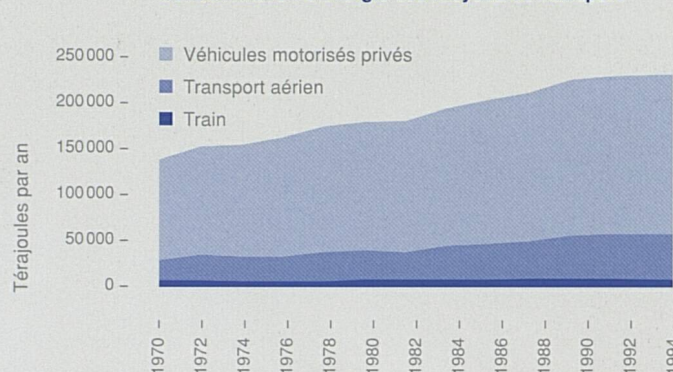
Répercussions du trafic et du transport ferroviaire sur l'environnement

La mobilité aux dépens des zones cultivables

Aujourd'hui, la superficie consacrée aux transports couvre en moyenne plus de 2% du territoire suisse, avec des pointes à 33% dans les zones urbaines. La mobilité, un besoin croissant, se propage aux dépens des terres cultivables.

Or le secteur ferroviaire ne contribue que peu à cette colonisation, même si l'on tient compte des grands projets qu'il a mis en œuvre, tels les NLFA ou Rail 2000. En effet, le rail ne revendique que 10% de la superficie totale consacrée aux transports. Et encore trouve-t-on, comptabilisées dans cette superficie, les zones aux abords des voies ferrées, habitat d'une faune et d'une flore variées.

Consommation d'énergie des moyens de transport



Dans la mesure du possible, la SA CFF évite et réduit les nuisances sur l'environnement dans toutes ses activités.

Par la formation et l'information, elle responsabilise ses collaborateurs en matière de protection de l'environnement.

La SA CFF informe régulièrement ses clients, le public et les autorités

sur ses contributions à la protection de l'environnement.





Nous avançons!

«En fait, si je prends le train, ce n'est pas par souci d'écologie mais parce que j'apprécie le confort et la ponctualité des trains suisses. Mais c'est vrai que je me vois mal soutenir l'initiative des Alpes et m'investir en faveur d'une Suisse durable tout en refusant de lâcher le volant de ma voiture.»

Christine L, cliente des CFF

Qui dit transport dit consommation d'énergie et pollution

La consommation d'énergie est le principal problème que posent les transports en termes d'écologie. En effet, depuis plusieurs décennies, ce secteur se montre de plus en plus gourmand, jusqu'à représenter aujourd'hui plus de 30% de la consommation nationale. Ce phénomène s'explique par le fait que les transports routiers et aériens utilisent dans 95% des cas des énergies non renouvelables. Les chemins de fer totalement électrifiés ont pu augmenter constamment leur capacité de transport, tout en maintenant leur consommation d'énergie renouvelable au même niveau. Leur émission de polluants atmosphériques n'est donc que marginale. Le potentiel de l'effet de serre du rail est nettement inférieur à celui des transports routiers et aériens, et cela pour tout ce qui touche au transport de personnes et surtout de marchandises.

Le bruit, un problème croissant

La société et les transports modernes sont bruyants. Près d'un tiers de la population est aujourd'hui exposé à une pollution sonore considérable due au trafic; et tous les moyens de transport sont concernés. Environ 30% de la population se dit dérangé par le bruit de la circulation automobile, tandis que seul 5% l'est par le trafic ferroviaire.

La tolérance de la population face au bruit a tendance à baisser. Les chemins de fer s'attachent donc activement à réduire les nuisances sonores par le biais des mesures les plus diverses.

Objectifs stratégiques environnementaux de la SA CFF

Les CFF doivent

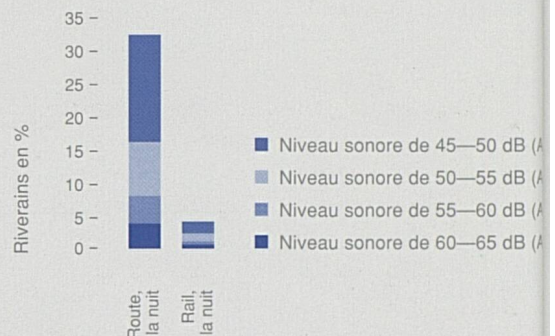
- disposer d'un management environnemental compétent et publier périodiquement un rapport environnemental comprenant un bilan écologique;
- mettre en place, dans les délais, des mesures antibruit sur leurs véhicules et leurs installations et encourager leurs partenaires étrangers à faire de même sur les wagons marchandises internationaux;
- réduire les vibrations occasionnées par leur matériel roulant et démontrer le rapport coûts/efficacité des mesures anti-vibrations;
- poursuivre leur efforts pour réduire leur consommation d'énergie;
- maîtriser la problématique des sites contaminés et les assainir conformément aux dispositions légales;
- désherber les voies ferrées selon des méthodes respectueuses de l'environnement;
- réduire le volume de déchets produits et d'émissions toxiques, éviter le recours à des sources d'énergie non renouvelables et utiliser des matériaux et des carburants peu polluants;
- diminuer les risques de pollution liés au transport de marchandises dangereuses.

De l'analyse à la stratégie environnementale des CFF

Dans les années 90, les CFF ont procédé à une analyse de leur situation en matière d'environnement, ce qui leur a permis d'identifier des faiblesses, mais aussi des atouts. A partir de cette analyse, ils ont ensuite élaboré leur stratégie environnementale. Celle-ci formule, en matière d'environnement, des lignes directrices visant une amélioration durable et ciblée de toutes les activités de l'entreprise, selon des priorités établies en fonction d'une vue d'ensemble.

Une fois la stratégie environnementale élaborée, il devient possible de mettre en œuvre de façon optimale les moyens à disposition et de réduire le risque de décision malheureuse. Une telle stratégie constitue la base d'une communication véritablement transparente, dont l'objectif est à la fois de motiver le personnel et de gagner la confiance du public.

Riverains soumis aux nuisances acoustiques



Le Centre environnemental ferroviaire

est le centre de compétence des CFF

pour toutes les questions ayant trait à l'environnement. Il élabore, avec les responsables de l'environnement des unités d'affaires, la stratégie environnementale ainsi que les projets et mesures qui l'accompagnent.

La Direction conserve le pouvoir décisionnel.

Le Centre environnemental ferroviaire,

responsable de la communication interne et externe en la matière,

rédige périodiquement un rapport environnemental comportant un bilan écologique.

Un ensemble de mesures pour un avenir respectueux de l'environnement

La stratégie environnementale des CFF, avec ses huit objectifs, se concrétise par un ensemble de mesures. Le management, le contrôle et la communication environnementaux, tâches incombant aux CFF, sont gérés à l'intérieur du Corporate Risk Management par le Centre environnemental ferroviaire.

L'exécution des mesures environnementales incombe aux divisions ou à leurs unités d'affaires, lesquelles désignent des responsables de l'environnement chargés de soutenir les divisions dans cette démarche.

Le Centre environnemental ferroviaire et les responsables de l'environnement des unités d'affaires constituent le réseau environnemental de la SA CFF. Ils développent ensemble des stratégies et des programmes de mesures qu'ils font ensuite valider par la direction.

Le management environnemental donne le ton

La politique environnementale de la SA CFF repose sur un management environnemental systématique et la publication de rapports exhaustifs comprenant un bilan écologique transparent.

L'entreprise ne peut toutefois mettre en œuvre cette politique avec succès que si elle parvient à rallier autour d'elle tous ses partenaires et toutes les personnes concernées. La formation et l'information des collaborateurs de la SA CFF sont donc, en toute logique, une composante de cette stratégie, au même titre qu'une communication transparente, continue et axée sur le dialogue avec la clientèle, les autorités, les instances spécialisées et les organisations de protection de l'environnement, ainsi qu'avec le grand public.

Réduire le bruit: un objectif tangible

La réduction de la pollution sonore est la première priorité de la politique environnementale des CFF. La mesure qui s'impose d'emblée est l'amélioration du matériel roulant. Si cela ne suffit pas, il faut envisager l'installation d'écrans antibruit, voire de fenêtres isolantes dans certains cas.

Les vibrations: encore et toujours un point faible

La réduction des vibrations provoquées par le passage des trains pose un problème de taille. Si la question a été résolue avec succès sur les tronçons souterrains ces dernières années, il reste encore à imaginer des solutions pour les lignes en plein air. En 1999, les CFF ont ainsi mis en place différents projets pilotes visant à étudier le comportement à long terme des mesures envisagées pour la réduction des vibrations.

Une exploitation efficace avec l'énergie provenant de centrales hydrauliques

Le chemin de fer est l'un des moyens de transport présentant le meilleur rendement énergétique, même s'il reste gourmand en électricité. La quasi totalité du courant utilisé pour le transport ferroviaire peut aujourd'hui être produite dans des centrales hydrauliques. Cet atout éco-

logique doit pouvoir subsister dans les années à venir en dépit de la libéralisation croissante du marché des énergies.

Des mesures spécifiques dans certains secteurs permettront de réduire la consommation d'énergie. La SA CFF s'est, de plus, engagée dans le programme de la Confédération «Energie 2000».

Le problème des sites contaminés

En tant que propriétaire de biens-fonds et maître d'ouvrage, la SA CFF est elle aussi confrontée au problème des sites contaminés. Une partie des déchets entreposés, dont certains sont très anciens, proviennent de l'exploitation des chemins de fer; d'autres ont une origine différente. Dans les années à venir, les sites contaminés des CFF seront tous recensés et les secteurs menaçant l'environnement seront rapidement assainis.

Les mauvaises herbes ont la vie dure

L'un des axes de la politique environnementale des CFF est le désherbage écologique des voies ferrées. Depuis quelque temps déjà, on utilise pour lutter contre la végétation poussant sur les voies un herbicide foliaire respectueux de l'environnement. Des méthodes alternatives de traitement sont actuellement à l'essai pour continuer à réduire l'utilisation d'herbicides.



Ecrans antibruit pour le confort des riverains

Le **réseau environnemental** met en œuvre
la **stratégie environnementale** de la SA CFF.

Les responsables de l'environnement du réseau
s'attachent à la mise en œuvre des mesures ainsi qu'à la **réalisation** des projets
décidés dans le cadre de leur unité d'affaires (mesures antibruit par exemple)
et à ceux touchant l'**ensemble des unités d'affaires**
(mise sur pied d'un concept de traitement des déchets par exemple).

Ces responsables sont en outre chargés de promouvoir
un mode de pensée écologique au sein de leur unité d'affaires.

Des idées pour venir à bout des déchets

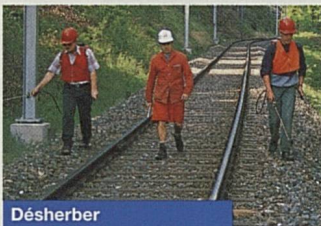
La poursuite de la réduction des déchets compte parmi les autres objectifs primordiaux que s'est fixés la SA CFF en matière d'environnement. Dans ce domaine, les mesures consistent à choisir, dès l'achat, des matériaux non polluants, durables et résistants, à favoriser un recyclage cohérent et à introduire une gestion systématique des déchets.

Des valeurs restrictives contre l'électrosmog

Les effets sur l'homme de l'électrosmog, ou «rayonnement non ionisant» dans le jargon technique, sont sujets à controverse. Depuis des années, la Suisse a fixé à cet effet des seuils d'alerte et imposé des limitations rigoureuses aux entreprises. Ces dispositions, consignées dans une ordonnance depuis le 1er février 2000, sont suivies à la lettre par les CFF.

Les mesures de sécurité profitent à l'environnement

Le train est un moyen de transport très sûr. Certains produits transportés en grandes quantités ou de fortes concentrations de substances dangereuses à bord des wagons peuvent toutefois présenter des risques pour l'environnement en cas d'incident. Les CFF se donnent, sur les plans de l'organisation, de la technique et de l'exploitation, les moyens d'optimiser la sécurité et de réduire les risques environnementaux encore présents aujourd'hui.



Désheber sans polluer

Conclusion

Les CFF sont dotés d'un bon potentiel écologique

Vu la supériorité écologique du rail sur les autres moyens de transport, il suffit que les chemins de fer maintiennent ou augmentent leur part de marché pour réduire la pollution en Suisse. Tout voyageur-kilomètre ou toute tonne-kilomètre «reporté(e)» par le chemin de fer sur ce marché où la concurrence fait rage repré-

sente un poids en moins pour l'environnement en termes de pollution atmosphérique et de consommation d'énergie.

Avec son programme d'action pour l'environnement, la SA CFF est sur la bonne voie. Son objectif? Continuer à réduire les nuisances sonores et les vibrations, assainir les sites contaminés, poursuivre la lutte contre le gaspillage d'énergie dans l'exploitation ferroviaire, l'entretien d'exploitation et la propriété foncière et optimiser l'entretien du tracé.

Catalogue des mesures environnementales des CFF en un coup d'œil

Management environnemental

- édition périodique de rapports environnementaux et de bilans écologiques;
- élaboration et développement d'un système d'information environnemental;
- développement d'un contrôle environnemental;
- promotion de la certification environnement;
- intensification de la communication environnementale.

Bruit

- assainissement du matériel roulant (à l'échelon national et international);
- mesures antibruit par des installations fixes (écrans antibruit, fenêtres isolantes).

Vibrations

- développement et contrôle de mesures anti-vibrations;
- élaboration d'un concept d'évaluation tenant compte du rapport coûts/efficacité.

Energie

- programme d'économie d'énergie appliqué aux bâtiments (électricité, chauffage);
- programme d'économie d'énergie appliqué à l'exploitation et au matériel roulant;
- participation au programme «Energie 2000» lancé par la Confédération.

Sites contaminés

- évaluation du problème des sites contaminés, cadastre des sites contaminés;
- assainissement des sites contaminés dans le cadre des dispositions légales.

Matériaux/moyens d'exploitation

- promouvoir une gestion des déchets;
- bilan sur les flux des matières;
- système d'information environnemental pour l'achat et l'élimination de matériel.

Protection des eaux

- développement d'un contrôle de la végétation respectueux de l'environnement autour des voies ferrées;
- optimisation du traitement des eaux usées s'écoulant des voies;
- optimisation de l'entretien des espaces verts.

Incidents

- élaboration de mesures de protection pour l'organisation d'exploitation et le matériel roulant ainsi que sur les trajets;

Electrosmog

- Elaboration de données de base solides.

Les projets infrastructurels des CFF

sont extrêmement **pertinents pour l'environnement.**

Et il va de soi que tout projet de construction

s'accompagne d'une planification, d'une mise en œuvre

et de mesures d'accompagnement écologiques.