

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1994)  
  
**Rubrik:** Trafic marchandises

### **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**

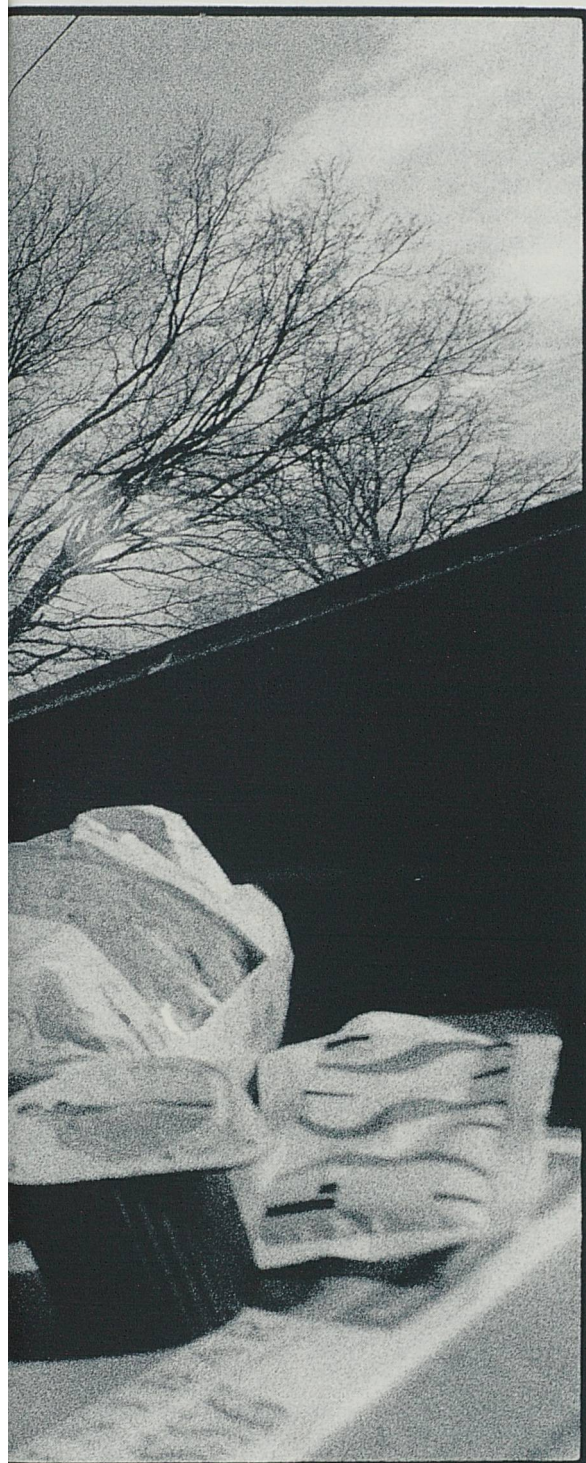
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 30.06.2025

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



Le train des marchandises ...  
D'une manière presque inaperçue, le train contribue au bien-être national, en transportant par exemple des tonnes de betteraves à sucre, afin que le café soit au goût de chacun.



***S***i, dans le trafic marchandises, le tonnage a marqué une nouvelle augmentation, le produit total réalisé a été plus faible, chaque tonne transportée représentant un moindre rapport. 1994 a marqué l'ouverture du couloir ferroucier. Le 1<sup>er</sup> décembre 1994, avec une charge se montant à 138 860 tonnes brutes remorquées au Saint-Gothard, on a réalisé un nouveau record.

Afin de renforcer les transports de marchandises par rail, les travaux en vue d'optimiser le trafic par wagons complets (turnaround) se sont poursuivis. Le transfert du trafic de détail à Cargo Domicile SA s'est accompli au début de 1995.

### **Cargo Rail**

Grâce à l'amélioration de la situation économique, à un marketing actif et à une présence affermie sur le marché, on a pu regagner une partie du terrain perdu dans le trafic marchandises. Cependant, à cause de conditions météorologiques mauvaises pour les pommes de terre et pour les betteraves à sucre, les CFF ont subi de lourdes pertes dans ce trafic. Ils ont été encore plus touchés par la récession dans le commerce des bois; la dissolution de la centrale d'achat des bois Hespa a provoqué le passage à la route d'un certain volume de transports. En revanche, dans le bâtiment la reprise conjoncturelle a été sensible, entraînant pour les CFF une recrudescence des commandes pour le transport du ciment, du gravier et de l'acier. En ce qui concerne les huiles minérales, les quantités transportées sont restées en deçà de celles de 1993, malgré une augmentation des importations de Carbur. Ce recul s'explique par une âpre concurrence des modes de transport à partir des ports de Bâle et des raffineries à l'intérieur du pays. Les exportations ont aussi accusé une légère régression.

Les replis évoqués ci-dessus, la pression de la concurrence et les pertes liées aux taux monétaires se sont traduits, pour Cargo Rail, par une diminution des produits.

### **Réorganisation du trafic par wagons complet**

Le terme «turnaround» désigne toute une série de mesures destinées à améliorer l'appareil de production, qui ont été progressivement mises en place depuis le début de 1994.

### **Mesures opérationnelles**

Dans le trafic par wagons complets, les coûts sont liés essentiellement à la desserte régionale, à la manœuvre et aux wagons eux-mêmes. C'est pourquoi, en ce qui concerne la desserte régionale, un système testé dans la région de Bienne et dans le canton de Glaris a été étendu à l'ensemble de la Suisse. Il consiste à choisir en concertation avec les clients, les formules qui permettent de rationaliser les opérations avec une meilleure adéquation aux désirs de la clientèle. Au-delà du trafic marchandises, les études faites ont porté aussi sur d'autres domaines: circulation, bagages, nettoyage. De nouvelles mesures de rationalisation des triages ont permis de fermer six centres. En 1994, le parc marchandises (20 300 wagons) s'est réduit de quelque 2400 véhicules qui, surannés, ne répondaient plus à la demande; d'ici à 1996, 4000 autres véhicules seront mis au rebut – une réduction qui va de pair avec les mesures destinées à accélérer les rotations de wagons. Ce tri dans l'assortiment a permis des économies dans l'entretien quotidien et dans le travail des ateliers principaux. Cela veut dire aussi qu'on a désormais besoin de moins de voies de garage.

### Mesures stratégiques

On a analysé en détail la rentabilité des transports par wagons complets afin de réorganiser les structures commerciales et de rendre rentables les transports qui ne le sont pas encore. Il s'agissait notamment de mettre en place des partenariats logistiques avec les clients, afin d'éviter que le travail ne se fasse à double. On attend des économies ainsi réalisées qu'elles rendent le transport par chemin de fer globalement plus compétitif. Les premiers résultats sont encourageants.

Ces mesures, tant opérationnelles que stratégiques, doivent permettre de couvrir les frais de fonctionnement du trafic par wagons complets, garantissant ainsi sa survie.

### Cargo Transit

Le tonnage réalisé a connu un taux de progression réjouissant. Le couloir de transit ouvert en 1994 au Saint-Gothard a permis d'importantes améliorations sur le plan de la production, avec des trains plus longs et plus lourds. Conjointement avec des rabais accordés à terme, ces améliorations se sont traduites par une augmentation de 22,5% des volumes de trafic combiné. A y regarder de plus près cependant, on s'aperçoit que les problèmes structurels se sont aggravés. La concurrence rail/route, des prix en chute libre dans les transports routiers transalpins et les pertes de change (cours élevé du franc) ont contribué à ce que les produits restent en dessous de leur niveau de l'année précédente. L'aménagement de terminaux en Suisse et à l'étranger améliorent la situation concurrentielle du trafic combiné.

Par rapport à l'année précédente, le total des produits enregistrés dans le trafic de transit par wagons complets est resté le même, grâce à un volume de transport plus important. Mais il a fallu essuyer des pertes considérables dues au cours du change. Le fléchissement

accusé en 1993 n'a été compensé que pour moitié. Pour Cargo Transit, qui est le secteur de plus fort rapport, le potentiel de transport reste important. C'est pourquoi les CFF mènent une promotion active dans ce domaine.

Le trafic par le tunnel sous la Manche se met en place. La conjoncture est à la hausse, d'où une nouvelle augmentation des volumes dans le transit. Les perspectives s'annoncent bonnes.

### Cargo Domicile

En vue du transfert de ce produit à la société CDS Cargo Domicile SA au début de 1995, les CFF ont, pour le changement d'horaire du 30 mai 1994, regroupé sur 17 centres contractuellement définis les différents centres régionaux qui existaient jusqu'alors. En parallèle, on a restructuré les étapes du transport – rail, entrepôts et route –, améliorant ainsi fortement la qualité des acheminements. On a pu, mais en sacrifiant une certaine part de rendement, freiner le recul continu des tonnages, qui s'est élevé à 8% en 1994 (contre 12% l'année précédente).

### CDS Cargo Domicile SA

Sur un marché disputé, la société CDS Cargo Domicile SA entend, avec ses partenaires (entreprises de transport privées, PTT et CFF), s'affirmer par des services de première qualité et des tarifs intéressants. Sa stratégie d'entreprise repose sur l'informatisation et la régionalisation, avec des sociétés fonctionnant de manière autonome sur le plan d'une région, responsables d'aller chercher les marchandises et de les distribuer à la clientèle, ainsi que de les acheminer de nuit par le rail.

Ce système doit assurer, pour 95% des expéditions, un service 24 heures sur 24 avec une rentabilité améliorée. La société CDS Cargo Domicile SA peut compter sur du personnel compétent: quelque 500 emplois y sont occupés par du personnel CFF venu de l'ancien Cargo Domicile.

### Cargo Service Center (CSC)

Au-delà du transport, le marché demande de plus en plus qu'on lui offre des services logistiques complets: collecte, répartition et entreposage des marchandises, gestion assistée par ordinateur, manutention et traitement des marchandises. Les CSC constituent donc un complément important et nécessaire au transport proprement dit. Depuis quelques années, on a élargi la palette d'offres des entrepôts. Des CSC ont été aménagés dans les installations qui existaient déjà, d'autres ont été créés en collaboration avec des partenaires privés. Actuellement, les CFF disposent de 145 000 m<sup>2</sup> de surface de dépôt et de manutention.

Les résultats commerciaux des CSC sont tributaires de l'évolution conjoncturelle. Dans une situation économique difficile, à laquelle est venue s'ajouter la réduction des stocks obligatoires, la demande a marqué un recul, notamment dans les entreposages à long terme. La pression concurrentielle s'en est encore accentuée. Restructurations, fusions et délocalisations des secteurs de production se sont traduites, dans l'industrie, par des capacités libres et une offre pléthorique de locaux d'entrepôt. Dans le domaine de la manutention en revanche, où sont proposées des formules globales, on a enregistré une nette progression du chiffre d'affaires.