

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2000)

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: 29.06.2025

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

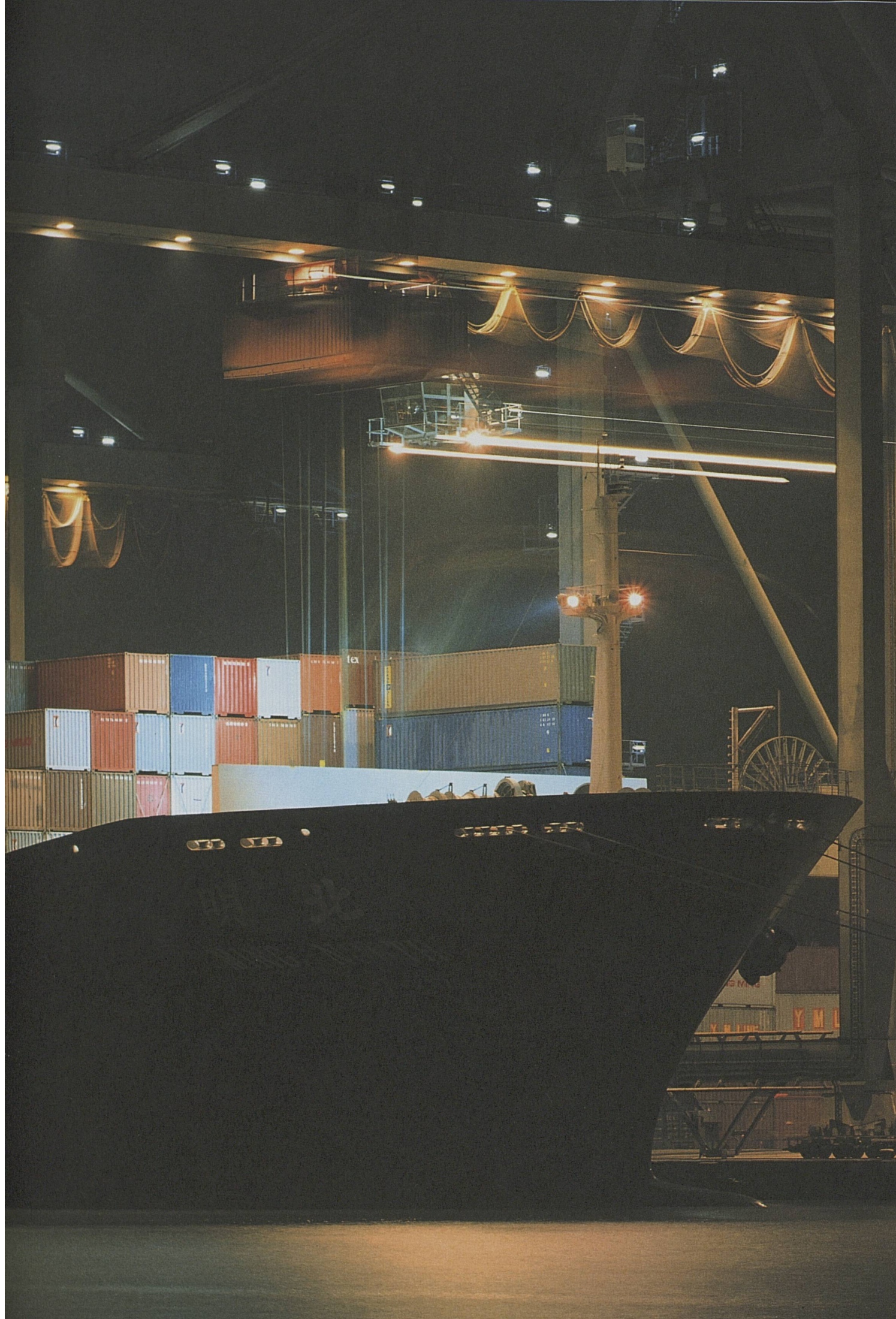
Trafic merchandises



Greencard à quai

Les flux de marchandises ne connaissent pas de frontières. Le trafic marchandises CFF pousse jusqu'à l'étranger. CFF Cargo offre des transports ponctuels, compétents et fiables, avec un guichet unique. Des partenariats conclus au Sud et au Nord relèvent la qualité des transports internationaux. «Pour vos marchandises, le rail» – qu'il s'agisse de transporter des produits chimiques entre Ludwigshafen et la Lombardie, ou de déménager un appartement en conteneur entre Aarau et Atlanta. Même s'il faut parfois passer par un navire.









Lothar et chablis

La plus longue passerelle piétonne de Suisse se déploie depuis le printemps 2001 entre Rapperswil et Hurden. A la fois sobre et impressionnant, cet ouvrage de l'architecte grison Reto Zindel a été réalisé en grande partie avec le bois d'arbres fauchés par l'ouragan Lothar. Les transports des CFF touchent souvent très directement notre quotidien. Pour déblayer les chablis du 26 décembre 1999, les CFF ont tenu les premiers rôles, en transportant sur l'année 1,3 million de tonnes de bois. Le tonnage quotidien, lui aussi, peut relever d'une juste vision de la réalité.

Cargo: nouveaux records de tonnage



Ouverture des marchés – mais
les contrôles subsistent aux frontières

L'année dernière, CFF Cargo a enregistré de nouveaux records tant pour les tonnages que pour les prestations. Ces résultats sont, pour une part, liés aux transports exceptionnels de bois à la suite de l'ouragan Lothar. Sur la voie qui conduit à la nouvelle organisation de CFF Cargo, la mise en activité d'un Centre de services clientèle a marqué une étape importante.

Beaucoup de marchandises et beaucoup de dynamisme: tels sont les deux traits qui caractérisent l'exercice CFF dans le secteur des marchandises. En hausse de 10,1 pour cent, les tonnes-kilomètres franchissent pour la première fois la barre des 10 milliards. La progression atteint même 32 pour cent sur ces cinq dernières années. La tendance est également à la hausse dans le dynamisme des activités à contexte international. A preuve, la rapide succession des alliances nées entre compagnies ferroviaires, entre chemins de fer et clients ou branches économiques, ainsi qu'entre réseaux ferroviaires et autres acteurs du transport et de la logistique. L'ouverture du marché européen des marchandises s'est traduite par un durcissement de la concurrence internationale jusque sur le rail.

Dans la foulée de l'internationalisation, CFF Cargo a pris son statut autonome de société anonyme le 1^{er} janvier 2001. Cette étape, nécessaire à la dimension internationale des activités et à la fusion prévue du secteur marchandises des CFF avec celui des Chemins de fer d'Etat italiens (FS), assure une plus grande souplesse entrepreneuriale. La SA CFF Cargo, avec ses quelque 5000 employés, est une filiale à part entière de la SA CFF.



Transport et respect de l'environnement –
desserte marchandises dans tout le pays

A trafic record, prestations maximales

Avec 60,5 millions de tonnes transportées (+ 5,6 pour cent) et 10,8 milliards de tonnes-kilomètres (+ 10,1 pour cent), les CFF affichent de nouvelles valeurs records. Les produits ont augmenté de 6,8 pour cent, pour atteindre 1081 M CHF. L'évolution divergente des quantités et des prestations s'explique par une stagnation de ces dernières et un léger recul quantitatif en trafic intérieur, tandis que le trafic international (transit, exportations et importations) a nettement progressé sur les longues distances. Le secteur marchandises des CFF est fortement marqué par sa composante internationale: le trafic au-delà des frontières y représente près de 79 pour cent, tandis que 21 pour cent seulement concernent le trafic intérieur. Le trafic de transit, 57 pour cent des prestations, est le plus gros secteur de transport.

Pour assurer à sa clientèle un service de qualité avec des volumes en hausse et des ressources à peine suffisantes, l'appareil de production s'est montré capable de performances exceptionnelles. Malgré tout, la ponctualité a fait un nouveau progrès en trafic intérieur: 95 pour cent des trains à l'heure à l'arrivée, ou avec un retard inférieur à

30 minutes (94 pour cent l'année précédente). Au départ, 96 pour cent même (94 l'année précédente) se sont situés dans la fourchette des 30 minutes.

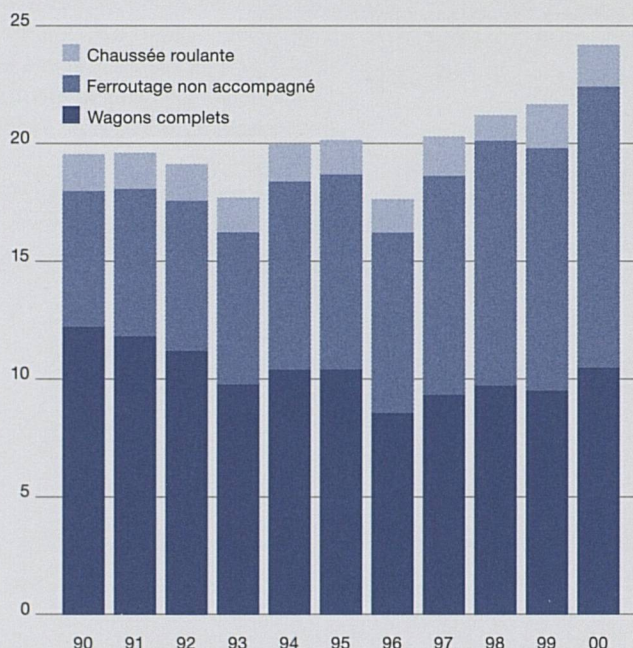
Le trafic international des marchandises s'est en revanche heurté aux goulots de la production à l'étranger, et en partie aussi en Suisse. Le transit nord-sud principalement a subi des retards parfois considérables en été et en automne; faute de moyens de transport, ou de

capacités sur les lignes, les trains marchandises se trouvaient immobilisés à la frontière. Ces engorgements ont mis clairement en évidence les carences d'une planification et d'une gestion de la production limitées à la dimension nationale. L'amélioration de la production dans le trafic transalpin est un impératif prioritaire. Les CFF entendent satisfaire aux exigences de leur clientèle pour la qualité du transport.



Pas de sommeil pour les convois
marchandises: transport 24 heures sur 24

Fret ferroviaire à travers les Alpes (millions de tonnes)





Le marché s'appelle Europe:
train marchandises au Gothard

Un centre unique pour la clientèle

Depuis l'année dernière, les clients peuvent s'adresser à un nouveau Centre de services clientèle (KSC) sis à Fribourg, qui centralise désormais leurs demandes. Le KSC répond 24 heures sur 24, à un numéro de téléphone unique, à toutes les demandes qui entourent un transport.

Le KSC est entré en service en avril et, depuis lors, il a peu à peu repris les activités jusque-là assurées par un grand nombre de gares. A la fin de 2000, 54 pour cent de tous les transports étaient gérés par les 173 personnes qui travaillaient à Fribourg; le transfert des activités à la centrale KSC, depuis 800 et quelques gares, sera terminé en mai 2001, et les services disséminés seront allégés d'autant. Pendant son premier exercice, la nouvelle centrale des relations avec la clientèle a traité 54 656 appels téléphoniques et 128 226 fax.



Centrale d'appels: le Centre de services clientèle Cargo, à Fribourg

Stratégie: le marché s'appelle Europe

La libéralisation européenne du trafic marchandises durcit la concurrence. Pour résister à cette dure compétition et afin de jouer leur rôle en Suisse pour le report du trafic de la route sur le rail, les CFF ont choisi la croissance. Les relations directes avec les marchés clés au-delà des frontières nationales deviennent vitales; car il ne suffit désormais plus d'exploiter des axes de transit à travers les Alpes. Ce sont les coopérations et les alliances qui ouvrent les accès nécessaires aux marchés étrangers. Les CFF orientent leur stratégie vers le sud et préparent leur alliance avec les FS italiens; mais ils restent aussi attentifs aux autres importants marchés étrangers, recherchant les coopérations qu'ils jugent adéquates.

A l'échelon international, CFF Cargo apporte un savoir-faire important, une approche qualité affirmée et une bonne



Avancer pas à pas: signature de l'accord avec les FS à Rome

taille d'entreprise. La stratégie sur les marchés, extérieur et intérieur, consiste à regrouper en une structure unique l'offre de solutions globales par branches économiques. Les clients ont des demandes dont la complexité va croissant. De plus en plus, ils veulent des solutions intégrant toute la chaîne du transport avec, si possible, un interlocuteur unique. En optant pour une stratégie de croissance qui dépasse les frontières, en préparant des réponses logistiques sur mesure, en fonction des différents segments de clients, et en augmentant leur productivité, les CFF s'arment pour faire face à une compétition accrue. En 2008, tout le trafic marchandises par le rail en Europe sera libéralisé – une situation de nouveau propice à un fort durcissement de la concurrence.



40-tonnes prenant le train: l'Autoroute roulante – plus que jamais nécessaire

Italie: aller au but par étapes

La joint-venture des secteurs marchandises des FS et des CFF conserve son caractère prioritaire pour les deux parties. Le 2 février 2000, les présidents des conseils d'administration et des directions des deux réseaux signaient à Rome un accord de fusion. Un réexamen de l'état du projet, avec un conseil externe, a conduit à revoir la marche d'approche – et à choisir la méthode «des petits pas». Ensuite seulement viendra la fusion totale. Pour répondre à la demande de leur clientèle, FS et CFF vont d'abord, ensemble, s'efforcer d'améliorer la production internationale.

Dans cet effort de toute urgence nécessaire, les deux parties sont convenues de dépasser les frontières pour planifier et gérer les convois marchandises transalpins. Pour les trains complets destinés au nord de l'Italie (au nord de Milan), le parcours entier ressortit désormais aux CFF, tandis que les FS se chargent des convois grandes distances jusqu'à Milan et au-delà. Cette concentration des responsabilités réduit les interfaces et les attentes occasionnées par la «rupture de système» aux passages de la frontière vers l'Italie. Porte centrale vers le Nord, Bâle joue un rôle clé dans ce système de production.

Au niveau du marketing, c'est d'abord pour la branche de la chimie et de la récupération que des produits communs seront développés et proposés. Les projets relatifs à la production et au marketing sont élaborés par des équipes mixtes FS et CFF, sous la conduite des responsables d'unité de chaque réseau.

RPLP: un double défi à relever

L'un des engagements internationaux CFF Cargo est lié aux mesures décidées par la Suisse pour accompagner l'accord sur les transports terrestres passé avec l'Union européenne. Le 1^{er} janvier 2001 est entrée en vigueur la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) – sans problèmes majeurs ni embouteillages sur les routes. Cette nouvelle taxe a coïncidé avec le relèvement de 28 à 34 tonnes du poids maximal autorisé pour les camions, première étape de l'ouverture progressive de la Suisse aux gros poids lourds. Pour le chemin de fer, c'est un double défi: d'une part, la concurrence intermodale sera avivée par la tendance à la baisse des prix de la route; d'autre part, la Confédération a chargé les CFF, le BLS et Hupac d'exploiter une «Autoroute roulante» compétitive et attractive, offrant un choix face au transit routier.

En attendant que la RPLP soit toute réalisée et que les 40-tonnes soient tous admis, en 2005, il est difficile d'évaluer l'impact de ce développement sur les volumes et sur les marges. Assurément, la route va gagner en compétitivité pour les pondéreux. Si elle peut utiliser toutes ses capacités à l'aller et au retour, la baisse de ses coûts pourra atteindre 30 pour cent. Les prix des chargements plus légers (jusqu'à 16 tonnes) augmenteront.

Pour leur Autoroute roulante sur l'axe Lötschberg-Simplon, Hupac, BLS et CFF fondent une société d'exploitants, à laquelle chacun participe à raison de 30 pour cent; les derniers 10 pour cent, réservés aux FS italiens, étant provisoirement détenus par les CFF. La mise en service a, hélas! pris du retard. Des problèmes géologiques ont ralenti les travaux des FS pour élargir les profils d'espace libre sur la rampe sud du Simplon. Ces travaux achevés, le projet débutera par quatre paires de trains quotidiennes



RPLP: encore difficile d'évaluer son impact sur le rail

Avec une stratégie de croissance qui dépasse les frontières et des solutions sur mesure pour les clients, les CFF se présentent à la concurrence dans le fret.



De la route au rail: le transport combiné a toujours le vent en poupe

entre Fribourg-en-Brisgau et Bâle, au nord, Domodossola et Novare, au sud. A partir de 2002, l'offre augmentera chaque année en fonction de la demande. Avec 21 paires de trains, il sera possible de transporter à travers les Alpes chaque jour 1260 camions et chaque année 315 000. L'année dernière, avec l'offre existante des CFF et de Hupac pour la chaussée roulante nationale, le transport combiné transalpin a augmenté de 3,5 pour cent. Le transport combiné non accompagné, jugé meilleur d'un point de vue logistique, a enregistré une hausse qui a même atteint 18,8 pour cent.

Chef de file pour wagons isolés

Sur le marché intérieur aussi, les CFF défendent leur position. En trafic par wagons complets isolés (TWCI), CFF Cargo assume son leadership en augmentant encore sa productivité. La desserte capillaire jusque sur les voies de raccordement des clients est assurée par des équipes mobiles de la manœuvre, avec souplesse et à des conditions avantageuses. La prise en charge, par d'autres compagnies ferroviaires, d'une telle desserte dans une région donnée implique une productivité comparable.

Les accords passés l'année dernière entre les CFF et le BLS clarifient les positions sur le marché suisse. La convention de collaboration prévoit que les CFF vont reprendre la totalité du trafic par wagons complets du BLS. Dès juin 2001, les CFF gèreront eux-mêmes la production dans la zone de chalandise du BLS, auquel ils achèteront certaines prestations. En contrepartie, la direction opérationnelle de l'Autoroute roulante sur le Lötschberg et le Simplon reviendra au BLS et à Hupac. En trafic marchandises par trains complets, les deux réseaux conservent leurs offres chacun pour soi et sont concurrents sur le marché.

Plus de productivité, plus d'électronique

Plus efficace, CFF Cargo devient aussi plus compétitif, notamment pour gagner des parts de marché et, partant, pour décharger la route – un résultat bienvenu, écologiquement parlant aussi. Les marchés du transport des marchandises ne relâchent pas leur pression sur les prix, d'où un effort de longue haleine nécessaire pour augmenter la productivité. En 2000, avec des effectifs serrés, parfois même insuffisants, le trafic marchandises CFF a réalisé de nouveaux records. Le 19 octobre, plus de 100 000 tonnes ont pour la première fois franchi le Gothard vers le Sud. A ce trafic généralement soutenu se sont ajoutés les transports de bois occasionnés par l'ouragan Lothar, à la fin de 1999.



L'efficacité rend compétitif: les trains – plus ils sont longs, mieux c'est

En Suisse, CFF Cargo maintient la desserte en surface, relève l'efficacité et va pouvoir comprimer les coûts sans déstabiliser la qualité.