Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1996)

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

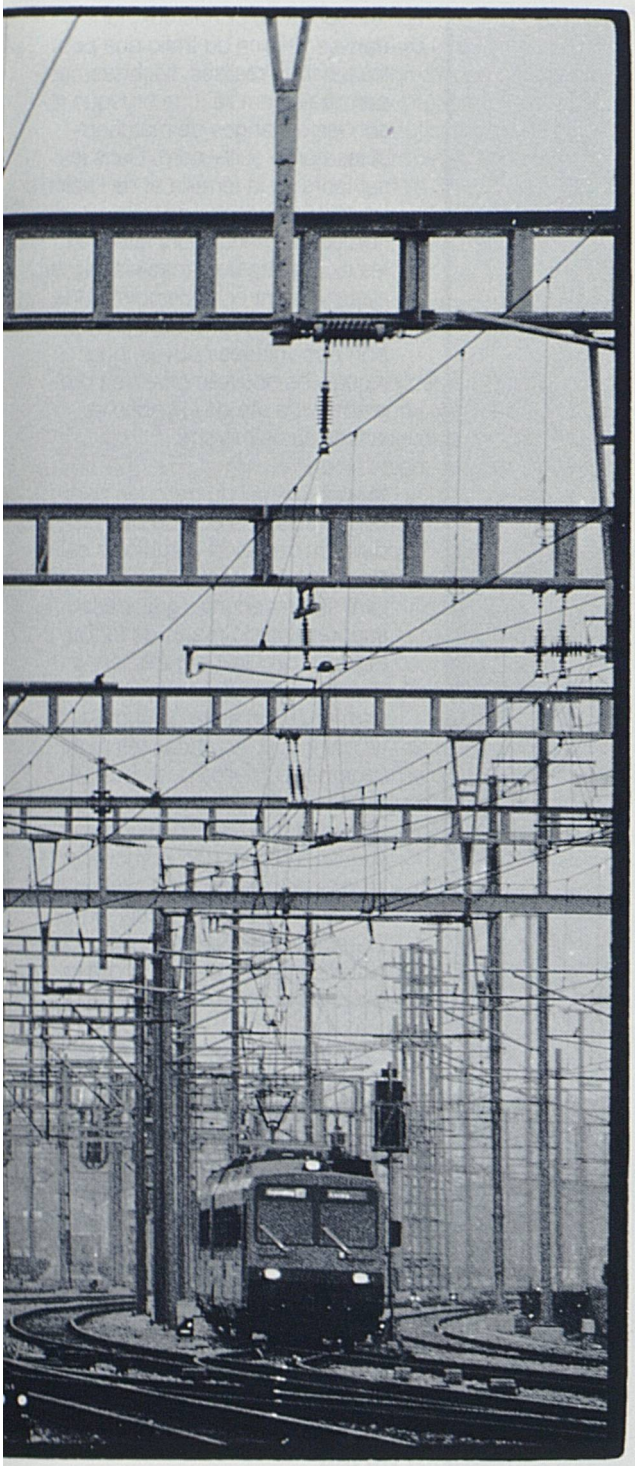
Terms of use

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: 08.07.2025

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

Pour vos marchandises la rail.
Pour que le chemin de fer ait sa chance sur le marché et pour qu'il puisse subsister dans ce contexte économiquement et politiquement difficile, il faut une détermination claire du pouvoir politique…



Le trafic marchandises piétine. Sur fond d'excédent général des capacités, de bouleversement des structures et de morosité conjoncturelle, la pression sur les prix et sur les services ne cesse d'augmenter, pour devenir une véritable lutte pour la survie. Tandis que le recul des tonnages se chiffre à 6,9%, la baisse des produits a atteint 9,7%.

Cargo Rail

Les restructurations qui ont eu lieu tant dans la sidérurgie que dans l'armée se sont notamment traduites par un recul du transport. D'autres raisons encore ont entraîné une diminution sensible du volume des marchandises transportées durant l'exercice écoulé: d'une part, la récession dans la construction s'accompagne d'une baisse des transports de ciment et d'acier, d'autre part, parce que les collectivités publiques reportent leurs projets de génie civil, ce sont des transports de graviers qui disparaissent. Ce recul lié à la récession a été fortement influencé, dans les transports de pondéreux en particulier, par une tendance à limiter de plus en plus le stockage, d'où des volumes d'envois réduits et un rythme plus rapide des réapprovisionnements. Encore accentuée par ces nouvelles composantes, la pression de la concurrence a conduit à d'importants transferts à la route, qui touchent aussi les colis postaux. Les seuls domaines dans lesquels une augmentation du trafic et des produits a été enregistrée concernent les transports de produits pétroliers, de déblais et de betteraves.

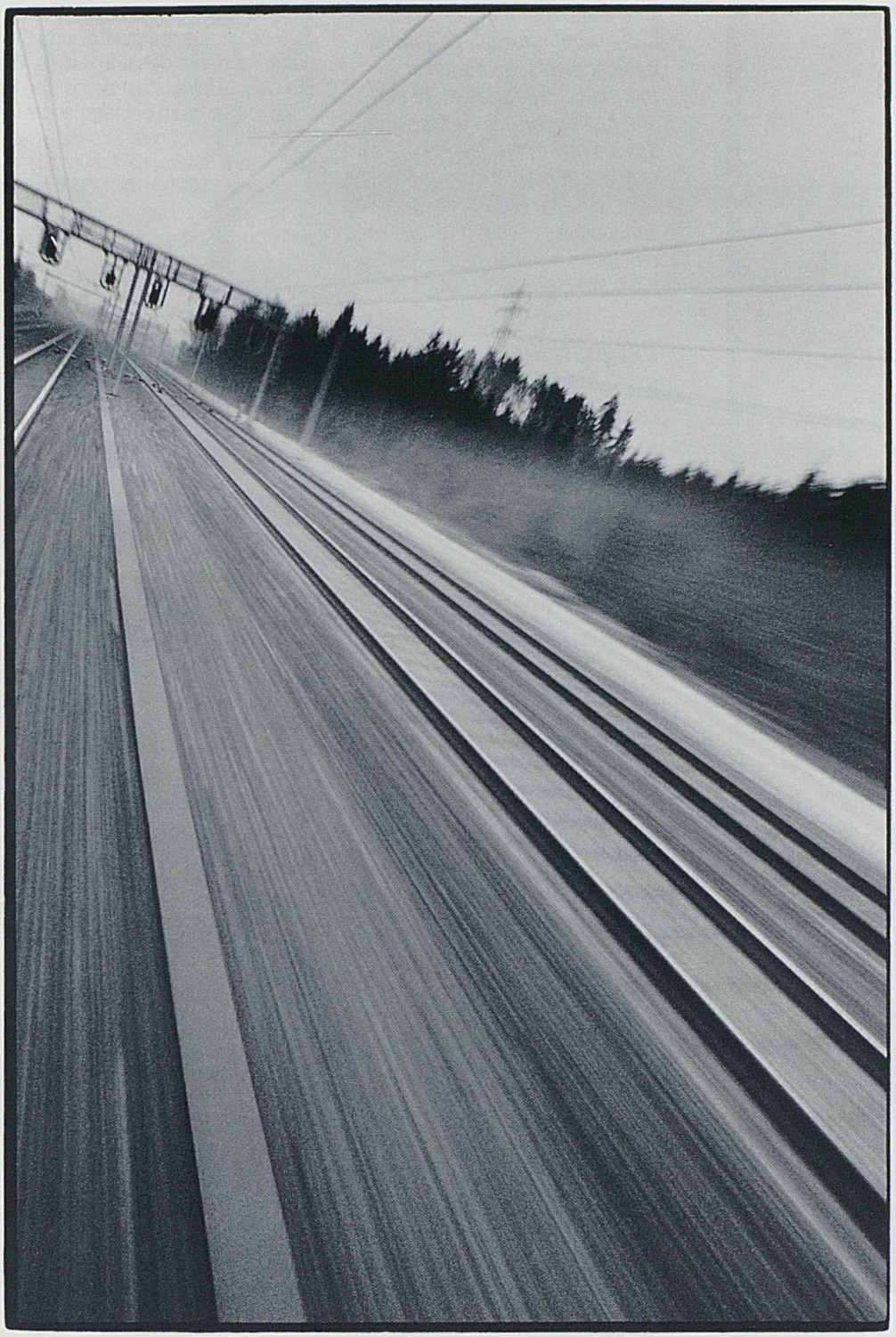
Les efforts menés à l'enseigne du «turn-around» pour réorganiser et rationaliser le trafic par wagons complets isolés et pour en abaisser les coûts se sont poursuivis à une cadence soutenue durant l'exercice écoulé. Sur de courtes distances, 120 km en moyenne, la Suisse est le seul pays d'Europe à assurer un trafic marchandises interne, avec lequel elle couvre, au-delà des coûts marginaux, une part importante des coûts fixes. Si elle peut le faire, c'est parce que le trafic routier lourd est frappé par la limite des 28 tonnes. Si cette limite devait être abolie, il s'ensuivrait, pour les transports de 16 à 26 tonnes, une baisse du nombre des courses et, partant, une baisse spectaculaire des coûts, dont une partie seulement pourrait être compensée, pour certaines marchandises, par une redevance sur le trafic lourd telle qu'elle est actuellement débattue. Si la limitation du tonnage autorisé devait disparaître, les CFF devraient entièrement revoir leurs objectifs en trafic par wagons complets isolés.

Pour réduire le bruit du trafic marchandises, un premier pas vers une solution relativement peu coûteuse, permettant de combattre le bruit à la source, a été accompli avec la livraison de 30 nouveaux wagons à parois coulissantes peu bruyants. Ces véhicules, dits «Decibello», permettent de tester un nouveau frein à tambour qui, s'il tient ses promesses, pourrait être monté après coup sur les wagons de la dernière génération, moyennant un effort financier raisonnable. Le trafic ACTS (système de conteneurisation intermodale) affiche, une nouvelle fois, des résultats réjouissants: +5,4% pour les produits, –1% pour les tonnages. Les transports d'ordures ménagères sont de nouveau en progression. En l'absence de voies de raccordement, le trafic ACTS fait de plus en plus figure de composante fixe dans la chaîne de transport. Pour répondre à une demande en hausse, 50 nouveaux wagons porte-conteneurs avec bogies peu bruyants ont été commandés. L'essai mené à grande échelle avec dix unités Combirail a été couronné de succès.

Cargo Transit

Dans le trafic par wagons complets, les résultats annoncent un fléchissement général pour les

...ainsi, des trains complets transiteront à nouveau sur nos voies.



transports de pondéreux, tant dans le volume du trafic que pour les produits réalisés, fléchissement principalement lié à un brusque recul des échanges de marchandises nord – sud – nord. Dans les secteurs de la ferraille et de l'acier, les restructurations opérées dans l'UE ont fait sentir leurs effets, et les excédents de capacités, sur la route, restent considérables. Une éclaircie se dessine avec le transport des voitures neuves, pour lequel une nouvelle offre très prometteuse a été développée et lancée sur le marché.

Malgré le recul du trafic (en particulier suisse), la courbe des produits du transport combiné s'est tout juste maintenue au niveau de l'année précédente, grâce à la suppression du rabais de ferroutage. La circulation quotidienne d'un train complet entre Rotterdam et Zurich a été un succès, à tel point que, les capacités étant largement utilisées quelques semaines déjà après la mise en service, d'autres relations sont envisagées. Le transport combiné suscite un grand intérêt en Europe. En 1997, la nouvelle circulation aller-retour entre Rotterdam et Novare passera de 9 à 15 paires de trains chaque semaine.

L'effort a notamment porté, durant l'exercice écoulé, sur des mesures issues du projet d'amélioration du résultat transit (systématisation du trafic de transit, renforcement du marchéage direct, réduction à un minimum des courses à vide sud–nord, etc.) et sur l'ouverture d'une nouvelle représentation générale du trafic marchandises à Vienne.

Les mesures visant à réduire les coûts, telle la mise en service de trains plus lourds, ont eu des effets positifs. Depuis avril, et après des tests concluants au St-Gothard, des trains de plus de 3000 tonnes circulent régulièrement sur la ligne Bâle – Domodossola. Des essais ont d'autre part été entrepris en juin avec de longs trains, afin d'op-

timiser les futurs trains navettes de la chaussée roulante; ils ont fourni des informations précieuses. Ces travaux préparatoires trouveront leur aboutissement en 2004 au plus tard, avec l'entrée en vigueur de l'article 36sexies de la Constitution fédérale (article sur la protection des Alpes).

Cargo Service Center (CSC)

Les services de logistique totale ont connu une forte demande durant l'exercice écoulé. Pour répondre aux exigences de qualité beaucoup plus poussées dans ce domaine aussi, un système d'assurance qualité a été développé dans les centres logistiques CSC des CFF (certification ISO). Ces centres jouent un rôle clé en tant que sous-traitants et pour compléter l'activité essentielle proprement dite.

Le CSC de Bâle a acquis un statut autonome le 1er janvier 1996, quittant ainsi l'effectif CSC-CFF. Un essai d'exploitation en CSC a été lancé le 1er juin 1996 à l'administration aux marchandises de Bienne.

En 1996, le chiffre d'affaires des CSC-CFF restants a enregistré une nouvelle progression par rapport à l'exercice précédent, liée à l'acquisition de commandes demandant plus de manutention, et un certain nombre de mesures ont été prises pour rationaliser, ce qui a encore amélioré les marges de couverture. Privilégiant la manutention au détriment de l'entreposage, l'activité se concentrera désormais sur les tâches à plus grande valeur ajoutée, parce que faisant davantage appel à la manutention et à la logistique.

Système d'information Cargo (CIS)

Le système d'information Cargo CIS est un instrument d'aide au pilotage, à l'exécution et au décompte de toutes les activités qui entourent un transport de marchandises. Il consiste à enregistrer les données qui concernent un transport et à les tenir constamment à jour pendant toute la durée de l'acheminement. Dans sa première étape, CIS 1, la démarche était axée essentiellement sur l'exploitation et elle a permis, avec la saisie décentralisée, par les gares, des données relatives à la lettre de voiture, de faire un pas important en direction du traitement en temps réel. En même temps, elle a été étendue aux trafics d'importation, d'exportation et de transit. 1997 verra l'aboutissement de CIS 1, avec l'informatisation généralisée de la planification, de l'exécution et de la surveillance de la production. Les CFF disposent ainsi d'un instrument complet de prévision et de pilotage, à la mesure des exigences d'un marché qui demande une qualité élevée du transport. L'achèvement de CIS 1 est la condition à remplir pour pouvoir, comme prévu, remplacer la lettre de voiture sur papier par un échange électronique de données. Dès que ce système sera en place, les gros clients pourront transmettre aux CFF les données de leurs expéditions telles qu'elles sont contenues dans leur propre système et pourront être reprises sans nouvelle saisie; inversement, et par la même voie, ils pourront recevoir des CFF des informations sur les transports qu'ils leur auront confiés.

Parallèlement à la dernière étape de CIS 1, le projet CIS 2 a pris forme pendant l'exercice écoulé. Essentiellement commercial et orienté décompte, ce projet repose sur CIS 1. Il apporte des améliorations importantes tant dans le suivi de la clientèle et l'établissement des offres que pour les calculs et le compte de participation, enfin pour la facturation. Il permettra une automatisation poussée dans les fonctions de soutien de la vente et dans les décomptes en trafic marchandises; les comptes clients prendront une forme plus engageante. Le système CIS 2 devrait être entièrement en place d'ici à la fin de 1998.