

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1991)

**Artikel:** Cargo 2000 : l'avenir lui appartient

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676309>

### 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:** 19.02.2026

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

## Cargo 2000: l'avenir lui appartient

*Le transport des marchandises par rail doit être accéléré, doit devenir plus performant et plus silencieux. Dans cette optique, l'offre actuelle sera maintenue, mais sous une forme plus concentrée et à un niveau qualitatif plus élevé. Dans le trafic de détail notamment, les installations de production subiront une cure d'amaigrissement. Telle est la stratégie élaborée dans le rapport «Cargo 2000». Par ailleurs, «Cargo X» constitue, en trafic intérieur, un autre élément de cette stratégie. Il s'agit d'une offre combinée par trains à relations fixes, sorte de tapis roulant destiné au transport de produits de haute valeur.*

La nette perte de productivité de ces dernières années a incité les CFF à élaborer la stratégie Cargo 2000. Aujourd'hui, pour une tonne transportée, les CFF encaissent 6% de moins qu'en 1973. Le trafic marchandises ne s'est jamais remis de l'effondrement conjoncturel du milieu des années soixante-dix. Bien que les quantités transportées aient progressé, les produits ont stagné au niveau nominal de quelque 1,2 milliard de francs. Les CFF attribuent cette évolution à l'amélioration constante de l'infrastructure routière, causée notamment par la construc-

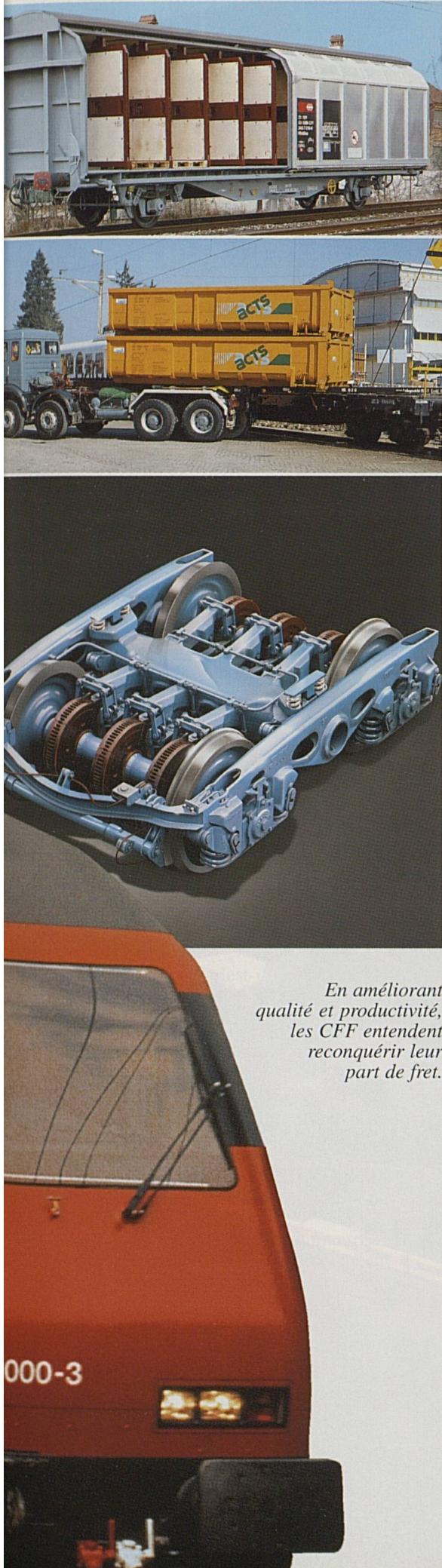
tion des routes nationales, ainsi que par la tendance à la production de marchandises moins volumineuses et par des modifications logistiques dans le processus de production. Ce dernier est nouvellement organisé en fonction du transport d'éléments partiels ordonné dans de brefs délais, selon la devise «juste-à-temps». Si l'on continuait à proposer l'offre actuelle sans la modifier, la position du rail sur le marché, ainsi que le degré de couverture des frais aujourd'hui déjà insuffisant, subiraient une détérioration supplémentaire qui se répercuterait sur le résultat d'entreprise.

### Une variante, quatre options

L'offre actuelle (variante de référence) a été comparée avec des variantes de l'offre, qui comprennent pour l'essentiel un ou plusieurs des secteurs existants, ainsi que – dans une seule variante – une nouvelle offre appelée «Cargo X», basée sur l'acheminement de conteneurs par trains à relations fixes. Si l'on maintenait la variante de référence, le résultat des CFF subirait une détérioration annuelle supplémentaire de 45 millions de francs.

Le fait de réduire l'ensemble de l'offre au seul trafic des trains complets, autrement dit d'adopter une stratégie de désinvestissement, permettrait d'obtenir le résultat financier le meilleur. Mais cela impliquerait l'abandon d'un système de transport ferroviaire fonctionnant





*Le rail innove en trafic marchandises: cloisonnement souple, transbordement rapide et bogies silencieux.*

parfaitement, avec quelque 3000 entreprises directement desservies par voies de raccordement. Le rail se replierait alors sur le marché stagnant des marchandises de masse, abandonnerait en grande partie sa part du marché et renoncerait du coup à 70% du produit des transports de marchandises. Comparées à cette stratégie, les autres variantes se sont révélées moins avantageuses. Elles reposaient sur le principe que deux ou même trois des secteurs existants (trains complets, trafic par wagons complets isolés, Cargo Domicile) seraient maintenus. Toujours est-il que, par rapport à la variante de référence, donc l'offre actuelle, elles permettraient d'économiser 100 millions de francs.

### Stratégie des CFF

Dans le but d'améliorer la qualité, de relever la rentabilité, d'augmenter le rendement et, en outre, de limiter les investissements à l'essentiel, les CFF proposent de maintenir l'offre actuelle sous une forme optimisée et, pour autant que l'économie privée soit prête à coopérer, de la compléter en mettant sur pied «Cargo X».

La force du chemin de fer réside dans la possibilité qu'il a de planifier sa production. À ce sujet, l'utilisation accrue de systèmes informatisés – en Suisse, le système d'information Cargo (CIS) et en trafic international, les projets Docimel et HIPPS – permet d'améliorer encore la qualité.

Il convient aussi de promouvoir les transports par trains complets, en s'appuyant spécialement sur des programmes opérationnels internationaux comprenant des durées de transport compétitives et garanties.

En trafic des wagons complets isolés, la qualité et la productivité doivent être durablement améliorées grâce à une forte concentration de la grille de desserte et à une réduction des coûts fixes de certaines gares de triage notamment.

La rentabilité de Cargo Domicile doit être optimisée, dans le but d'atteindre, dès le 1er janvier 1996, une marge positive de couverture des coûts fixes. Une diminution du nombre des centres régionaux conduira à un renforcement de la qualité des prestations et à une poussée de la productivité, grâce à la réduction du nombre de transbordements dans le cadre d'une desserte de porte à porte, ce qui, dans 90 cas sur 100, permettra de livrer un envoi le lendemain de sa remise au transport.

### Cargo X

«Cargo X», l'acheminement de conteneurs par trains à relations fixes, offre la possibilité de créer un système de transport de marchandises de pointe. Ces trains relient plusieurs fois par jour les terminaux «Cargo X». L'acheminement des marchandises de divers terminaux vers des centres économiques situés sur la même ligne peut être effectué à des prix avantageux par des trains relativement longs. L'on peut ainsi exploiter méthodiquement les avantages du rail sur les longues distances et ceux de la route pour la desserte en surface.

Désireux d'approfondir le projet et d'éventuellement le concrétiser, les CFF sont à la recherche de partenaires des milieux du commerce et des transports, avec lesquels ils entendent s'associer. Ils ont lancé un essai entre Lausanne, Berne et Zurich, pour déterminer leurs chances sur le marché et recueillir des expériences sur les plans opérationnel et technique. Les premiers résultats de cet essai ne sont toutefois pas encourageants.

Dans sa séance du 18 septembre 1991, le conseil d'administration des CFF a adopté le rapport sur la stratégie Cargo 2000. L'approbation du Conseil fédéral est attendue.