

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2001)

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: 23.12.2025

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

10,5

milliards de tonnes-kilomètres s'inscrivent, pour l'année dernière, à l'actif de CFF Cargo, qui a pâti du fléchissement conjoncturel en Allemagne, marché important. De bons résultats en trafic intérieur ont permis de compenser en partie les sensibles reculs accusés en trafics d'exportation et de transit. Le trafic transalpin des marchandises a légèrement progressé.

Redéfinie au printemps 2001, la stratégie de CFF Cargo mise sur la croissance en trafic international sur l'axe nord-sud, y compris, désormais, en utilisant le libre accès au réseau. En trafic intérieur, CFF Cargo entend maintenir prestations et qualité à leur niveau élevé et améliorer la productivité. Pendant la fermeture du tunnel routier du Gothard, CFF Cargo a su réagir avec souplesse et fournir la preuve de son efficacité.

Légers progrès en trafic intérieur – Recul en trafic avec l'étranger.

10,5 milliards de tonnes-kilomètres et 59 millions de tonnes transportées: certes insuffisants pour égaler le record exceptionnel de 2000 (10,8 milliards de tonnes-kilomètres et 60,5 millions de tonnes transportées), ces chiffres marquent malgré tout une nette progression par rapport à 1999. Côté produits aussi, avec 1031 M CHF, il y a recul par rapport à 2000 (1081 M CHF). CFF Cargo a ressenti les effets du fléchissement conjoncturel du second semestre, celui du marché clé allemand en particulier. C'est donc surtout en trafics d'exportation et de transit qu'il y a eu repli. Particulièrement sensibles à l'évolution conjoncturelle, les transports d'acier, par exemple, ont diminué de 10 pour cent. Stabilité, en revanche, en trafic intérieur, malgré une concurrence accrue en «open access», avec même une légère poussée pour les transports de matériaux de construction et de produits pétroliers. Enfin, la conjoncture n'a joué aucun rôle dans le recul des branches agro (mauvaises récoltes sucrières et céréalier) et bois (tarissement des transports Lothar). Sur la chaussée roulante, l'ouverture de la relation Fribourg-en-Brisgau-Novare a entraîné un report des transports de l'axe du Gothard sur celui du Lötschberg-Simplon et, par conséquent, leur transfert de CFF Cargo à RAlpin.

La concurrence, qui joue de plus en plus, concerne essentiellement les trains complets, faciles à produire et dont 15 pour cent environ sont actuellement exploités par des tiers, en «open access». La pression s'accentue sur les prix: en trafic par trains complets, la tonne-kilomètre a vu son produit reculer de 5,6 pour cent l'année dernière.

Conditions-cadres modifiées.

Les nouvelles conditions-cadres appliquées au transport routier depuis le 1^{er} janvier 2001 (relèvement à 34 tonnes du poids maximal autorisé, admission des 40-tonnes dans les limites des contingents négociés avec l'Union européenne, introduction de la première étape RPLP) se sont

également traduites par des transferts sensibles. La route est devenue plus compétitive dans le transport des pondéreux, traditionnellement destinés au trafic ferroviaire. Des subventions fédérales, répercutées sur les clients, ont en partie permis de compenser les parts concédées à la route.

La situation avantage en revanche le chemin de fer pour le fret plus léger en trafic intérieur, notamment dans la branche commerce. CFF Cargo entend bien en profiter, avec de nouveaux produits tels que Cargo Express et Cargo Domino. Pour CFF Cargo, l'année dernière a, dans l'ensemble, marqué une dégradation des conditions-cadres; il s'agira de s'en souvenir dans la perspective, en 2005, de la seconde étape RPLP et du nouveau relèvement, à 40 tonnes cette fois, du poids maximal autorisé sur les routes.

Vers davantage de ponctualité.

En trafic suisse, la ponctualité a conservé sa bonne position: 93 pour cent des trains sont arrivés à l'heure, ou avec un écart, par rapport à l'horaire, qui n'excédait pas 30 minutes. Ces

Scénario d'avenir 11/16: l'ascendant croissant de la qualité.

Dans le transport de pondéreux tels que le grain ou les produits pétroliers, le rail et son efficacité comptent toujours autant. Désormais toutefois, la qualité du transport prendra plus d'importance encore, s'agissant notamment de marchandises de prix. Les chemins de fer vont donc devoir affiner leur gestion de la qualité pour consolider leur compétitivité intramodale et intermodale.

> S'exprimant au sujet du futur système ferroviaire européen intégré, la Commission européenne suggère que les réseaux, dans leur gestion de la qualité, assurent contractuellement à leurs clients les caractéristiques de qualité que voici:

- > des heures de départ et d'arrivée garanties
- > la ponctualité
- > un engagement clair à l'égard du client pour toute la chaîne du transport
- > un transport sûr et sans avaries
- > une information adéquate et donnée à temps (p. ex. un suivi des expéditions avec l'aide de la télématique ferroviaire)
- > des durées de transport commercialement correctes, du point de départ jusqu'à l'arrivée
- > une facturation transparente
- > un matériel roulant mis à disposition dans les délais.

valeurs-là ne sont malheureusement pas encore atteintes en trafic international. Les efforts entrepris par les CFF pour mieux accorder leur production avec celle des réseaux au nord et au sud ont pourtant apporté de premiers succès dans le projet Transalp, mené conjointement avec Trenitalia Cargo sur les lignes pilotes Chiasso–Lecco et Chiasso–Carimate où, en trois mois, les retards ont été réduits de plus de 40 pour cent.

L'année de la réorientation stratégique.

Au début de 2001, et désormais sous la conduite de Daniel Nordmann, la direction de CFF Cargo a redéfini sa stratégie sur une base élargie. La ligne générale a été maintenue, tandis que des correctifs ont été apportés dans certains secteurs. Voici l'essentiel de cette stratégie d'avril 2001:

- > CFF Cargo veut se profiler avant tout par la qualité dans le service.
- > CFF Cargo se recentre sur sa mission essentielle, le fret ferroviaire, et tourne le dos à la formule «we go logistics» et à l'ambition de devenir un opérateur de logistique globale. Ce qui ne l'empêchera pas d'offrir toujours, en plus et branche par branche, d'autres prestations liées.
- > CFF Cargo poursuit une stratégie de croissance, qu'il cherche d'abord en trafic international, et en particulier sur l'axe nord-sud.
- > En Suisse, CFF Cargo veut maintenir sa position avec une politique de pénétration du marché, et augmenter sa productivité.

Au cœur de cette stratégie, deux projets clés: la coopération avec FS Cargo au Sud et celle avec Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) au Nord. Pour que l'acheminement des quantités générées au Nord porte la marque d'une haute qualité sur la totalité de l'axe nord-sud, l'amélioration de la qualité côté sud est un préalable indispensable.

Euro-Hub Basel, plate-forme internationale.

Avec la nouvelle stratégie Cargo, la gare de triage de Bâle prend une place à part. Laissant les tâches du trafic intérieur suisse à la gare de triage Limmattal, elle fonctionne désormais comme une plate-forme du trafic marchandises à longues distances nord-sud. A Bâle-Muttenz, les wagons complets venus de toute l'Europe du Nord sont groupés en trains complets, qui conti-

nuent vers le Sud. CFF Cargo est ainsi en mesure d'offrir, avec ses partenaires, des relations rapides, sûres et fréquentes en direction de l'Italie. Euro-Hub Basel évite des manœuvres supplémentaires à d'autres gares de triage d'Allemagne, de Suisse et d'Italie. Les transports par le rail y gagnent non seulement en sécurité, mais aussi et surtout en rapidité et en ponctualité, ce qui les rend aussi plus compétitifs par rapport à la route. Il a ainsi été possible de raccourcir de 20 à 25 pour cent les temps de parcours du fret en provenance du Nord de l'Allemagne, de Scandinavie ou des pays du Benelux. En se recentrant stratégiquement sur Euro-Hub Basel, Cargo CFF a rassemblé aussi toutes ses fonctions centrales dans la «métropole suisse du transport et de la logistique».

De la fusion à la production concertée: collaboration avec l'Italie.

Depuis quelques années déjà, la stratégie des CFF côté sud consiste en une étroite collaboration avec les FS, plus précisément avec leur division marchandises Trenitalia Cargo, afin d'éliminer les points faibles de la production, améliorer la qualité et mieux exploiter, pour le rail, le grand marché italien. FS et CFF avaient tout d'abord envisagé de fusionner leurs deux secteurs Cargo. Mais la réalisation de cet ambitieux projet s'est heurtée à beaucoup de problèmes. Après avoir renoncé à la fusion-absorption en automne 2000, les FS et les CFF ont convenu d'une nouvelle approche.

Actuellement, c'est l'amélioration de la production transfrontalière qui a la priorité absolue. Pour cela, les deux réseaux veulent éliminer, aux frontières, les interfaces des deux systèmes de production. Il s'agit de faire en sorte que, à l'avenir, toutes les circulations entre CFF et FS soient planifiées en commun et de bout en bout, c'est-à-dire par un «guichet unique».

Depuis juillet 2001, ce système est en vigueur à titre expérimental sur les lignes Chiasso-Carimate et Chiasso-Lecco. Il a obtenu de premiers succès, des points de vue de la rapidité et de la ponctualité, avec les exportations d'acier de Swiss Steel. En 2002, il sera étendu progressivement à toute la région au nord de Milan, ainsi qu'aux relations à longues distances au sud de la capitale lombarde. Le calendrier prévu est le suivant:

> A partir du 27 janvier 2002: trafics via Luino, notamment à destination de Gallarate, Busto Arsizio et Novare, trois directions importantes pour le trafic combiné.

- > Milieu de juin 2002: trafics via Domodossola.
- > Fin 2002: trafics via Chiasso, notamment à destination de Monza et Milano Greco Pirelli.
- > D'ici à la fin de 2002, ce sont au total 21 destinations au nord de Milan qui seront desservies selon le nouveau système.
- > De manière analogue, CFF Cargo et Trenitalia Cargo mettront en place une organisation commune pour les relations fret entre la Suisse et les autres destinations italiennes.

Pour commencer, Trenitalia Cargo et CFF Cargo assureront les trafics concernés dans une unité d'affaires commune. A moyen terme, il est prévu de fonder une société anonyme pour l'axe du trafic transfrontalier Suisse-Italie. Il n'est en revanche plus question de regrouper tous les secteurs de transport des deux divisions Cargo.

Scénario d'avenir 12/16: croissance sur l'axe nord-sud.

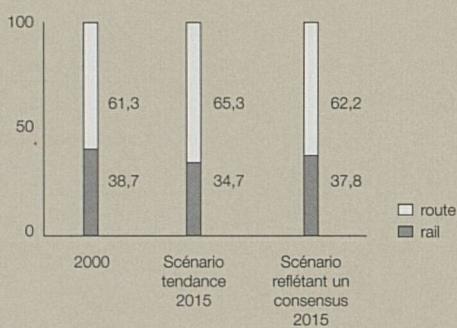
L'étude Transalpine Traffic, réalisée pour la Commission européenne, estime à 230 pour cent l'augmentation en Suisse, entre 1992 et 2010, du volume du fret ferroviaire transalpin.

> **Elle pronostique** aussi, pour l'ensemble du trafic marchandises transalpin en Europe (arc alpin de Vienne à Vintimille), que les réalisations d'infrastructure sur le long terme (tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, ainsi qu'au Brenner et au Mont-Cenis, avec leurs lignes d'accès) seront certes des conditions nécessaires, mais non suffisantes en soi pour stabiliser, voire améliorer la part du rail sur le marché. Ces pronostics se trouvent confirmés par la progression effective des tonnages entre 1992 et 2001 (+29 pour cent). En continuant sur la même lancée, il faut s'attendre à un doublement du volume de trafic au cours de ces dix prochaines années (2002-2012).

Parts des modes de transport dans le fret transalpin.

A la différence de ce qui caractérise les passages alpins suisses, c'est le trafic routier des marchandises qui domine dans l'ensemble de l'arc alpin. Pour empêcher qu'il ne gagne encore des parts sur le marché, il faut qu'un scénario reflétant un consensus permette de le limiter et que ce scénario admette non seulement des infrastructures nouvelles, mais encore, pour le rail, une évolution plus favorable des coûts.

Part en %.



Zone considérée: arc alpin de Vienne à Vintimille.

Scénario tendance: par rapport au total des tonnes transportées, si la croissance du volume global est de 105 pour cent depuis 1999.

Scénario reflétant un consensus: par rapport au total des tonnes transportées, si la croissance du volume global est de 100 pour cent depuis 1999.

Un pas par-dessus la frontière en coopération avec l'Allemagne.

Le principal partenaire de CFF Cargo au Nord est DB Cargo, un interlocuteur sûr, avec lequel s'effectuent en commun de gros volumes de transport. CFF Cargo intensifiera encore cette coopération dans le futur. Les développements actuels portent sur un pool commun de locomotives pour l'axe Bâle–Cologne, ainsi que sur un horaire marchandises cadencé de bout en bout Cologne–Bâle(–Milan).

CFF Cargo veut en outre tirer parti du libre accès au réseau en Allemagne, en s'associant à de nouveaux partenaires. Ce qu'il a fait avec Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) et la création d'une société commune de production, Swiss Rail Cargo Köln (SRC Köln), chargée d'assurer les transports sur l'axe rhénan, au départ et à destination de Cologne, depuis les ports de la mer du Nord et jusqu'à ces ports. En même temps, SRC sera active sur les marchés, afin de gagner de nouveaux trafics pour le rail. Egalement présent dans cette alliance, Hupac Intermodal assure à la nouvelle société un certain volume initial en trafic combiné.

Trafic transalpin CFF Cargo.

Malgré un report sur l'axe du Lötschberg (RAlpin) d'une partie de la chaussée roulante, le trafic transalpin des marchandises a continué sa progression.

	2000	2001
Trafic par wagons complets	11,26	11,84
Trafic combiné non accompagné	11,99	11,32
Total*	23,25	23,16

*sans la chaussée roulante ni RAlpin; en millions de tonnes nettes.

HGK est propriété de la ville de Cologne et dispose, sur Cologne et sa périphérie, d'un réseau ferroviaire étendu, avec ports et terminaux. Elle possède des locomotives grandes lignes qui, depuis le printemps 2001, tractent les premiers trains communs jusqu'à Bâle.

En Suisse, davantage de concurrence et de nouveaux produits.

Même si la part du trafic international va croissant, le marché intérieur suisse conserve une importance primordiale pour CFF Cargo. Son haut niveau de qualité fait que, malgré de courtes distances d'acheminement, la part du chemin de fer dans le transport suisse des marchandises est un multiple de ce qu'elle est dans les pays qui nous entourent.

Or, sur le marché intérieur précisément, la donne n'est pas simple. Issu d'une société naguère en situation de monopole, avec une part très importante du marché, CFF Cargo ne peut guère profiter de la libéralisation. Au contraire: CFF Cargo est fortement exposé à la nouvelle concurrence.

Scénario d'avenir 13/16: internationalisation et prestations à guichet unique.

Les prévisions concernant l'évolution des transports indiquent que, dans les années qui viennent, le fret international va croître environ trois à quatre fois plus fortement que le trafic intérieur. De plus en plus présents, l'intégration et le partage du travail qui ignorent les frontières en sont la cause. Nombreux sont les produits qui ne sont plus fabriqués à un seul endroit – les fournisseurs des marchandises de prix, notamment, sont dispersés sur plusieurs lieux, choisis selon les critères de l'économie. Les clients – qu'il s'agisse de chargeurs ou d'«intermédiaires» du secteur transport – choisissent par conséquent l'offre de transport avec le meilleur rapport prestation-prix.

> Les avantages purement écologiques du chemin de fer ne sont guère «payés de retour» par le marché. Notamment parce que les «coûts» externes du trafic pour l'environnement et la sécurité, qui parlent en faveur du rail, sont insuffisamment intégrés («internalisés») dans les prix. Pour le consommateur final, ces avantages du chemin de fer ne sont

donc pas, économiquement parlant, directement profitables.

> Bien que la RPLP et les mesures prévues par la politique des transports, tant nationale qu'euro-péenne, indiquent qu'un mouvement s'amorce en direction de l'internalisation, il importe plus que jamais que les chemins de fer eux-mêmes, pour améliorer leur situation sur le marché, relèvent à l'avenir le niveau de leurs prestations et de leur qualité. Ce qui signifie, pour les transports en distances européennes, que les arrêts des trains marchandises aux frontières nationales, pour raisons administratives et techniques, doivent être raccourcis afin d'assurer en trafic international une qualité égale à celle des transports intérieurs. Les clients souhaitent en outre avoir un seul interlocuteur sur l'ensemble du transport.

rence, surtout dans le secteur des trains complets, faciles à produire et rentables. L'impact favorable qu'aurait dû avoir, pour le rail, la RPLP introduite au début de 2001 a été réduit à néant par le relèvement du poids limite des camions en transport routier.

Dans sa stratégie pour la Suisse, CFF Cargo relève ces défis en améliorant sa productivité et en lançant de nouveaux produits.

Cargo Express et Cargo Domino.

En même temps que le changement d'horaire de juin 2001, CFF Cargo mettait en service son nouveau réseau Cargo Express. Celui-ci offre des relations marchandises à courts délais en saut de nuit, entre quelque 40 gares de départ et de destination, ce qui permet au client d'avoir son wagon prêt plus tard et d'en recevoir la livraison malgré tout plus tôt!

Depuis lors, 50 trains conduisant au total 500 wagons circulent nuit après nuit. Avec l'arrivée de la technologie Domino et l'apparition de relations de jour à partir de 2003, l'attrait du réseau Cargo Express va encore augmenter. Cargo Domino est une technique de transbordement qui ne nécessite pas de coûteux terminaux. Sans l'aide d'aucun personnel, le chauffeur du camion peut charger les caisses mobiles sur le train, à l'horizontale. Rapide et souple à l'utilisation, ce système est particulièrement bien trouvé pour maintenir la desserte en surface et la développer. Il est actuellement utilisé en prototype par de premiers clients et fera son entrée effective sur le marché en été 2002. Le vif intérêt qu'il rencontre auprès de la clientèle permet d'espérer l'acquisition de nouveaux transports grâce à Cargo Domino.

La prédominance du trafic de transit.

Tandis que les trafics de transit et d'exportation ont régressé l'an dernier, le trafic intérieur a suivi une courbe ascendante.

	2000	2001
Trafic intérieur	2 230	2 278
Trafic d'importation	1 379	1 388
Trafic d'exportation	984	905
Trafic de transit	6 193	5 964
Total	10 786	10 534

en millions de tonnes-kilomètres nettes

En définissant sa nouvelle stratégie, CFF Cargo a aussi déterminé quelles activités ne feraient désormais plus partie de ses activités essentielles. C'est le cas des entrepôts CSC (Centres de service Cargo), sans rapport direct avec le transport par le rail. Leur vente à la société de transport et logistique Rhenus Alpina a été décidée en automne 2001.

Avec de nouveaux wagons et de nouvelles locomotives.

Pour la première fois depuis de nombreuses années, et dans le cadre de la politique décidée en automne 2001 pour son parc de véhicules – actuellement vieillissant, celui-ci demande à être progressivement renouvelé –, CFF Cargo a commandé de nouveaux wagons: 150 véhicules à température régulée pour les clients de la branche commerce et 120 autres pour le transport des céréales et des marchandises en vrac, destinés à la branche alimentaire, afin de mieux répondre aux demandes spécifiques de ces secteurs.

Pour ses activités communes avec la société HGK sur l'axe Bâle–Cologne, CFF Cargo a, en automne 2001, commandé 10 locomotives marchandises pouvant rouler sur le réseau allemand, du type Re 482. Leur livraison, en un délai qui tient du record – 5 mois –, est prévue à partir du printemps 2002. Pour cette même relation, une première machine de la fameuse série Re 4/4 II a été transformée et elle s'appellera désormais Re 421. Le secteur Service du matériel roulant s'apprête à faire profiter davantage de clients, à l'extérieur, de l'important savoir-faire de son millier de collaborateurs des Ateliers industriels et des centres d'entretien, afin, à moyen terme, de réaliser le tiers de son chiffre d'affaires en dehors de Cargo. De premières commandes sont déjà acquises.

Le Gothard, un défi de toujours, qui le restera.

Entreprise propriété du secteur public, CFF Cargo va non seulement poursuivre systématiquement son action dans le sens indiqué par sa stratégie, mais encore, en cas de situations d'urgence, offrir son aide, souple et rapide. Ce fut le cas lors du tragique accident dans le tunnel routier du Gothard. La chaussée roulante entre Brunnen et Lugano a été rendue opérationnelle en un minimum de temps, non pas pour en tirer bénéfice, mais pour assumer l'obligation particulière des CFF envers la population suisse et son économie. Ce fut en même temps l'occasion, pour CFF Cargo, de prouver son efficacité et sa flexibilité – deux qualités qui joueront un rôle de premier plan dans la réalisation de sa stratégie. □