

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 74 (2012)
Heft: 12

Rubrik: CFF Cargo : moins de trafic par wagons complets

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: 05.02.2026

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

2020. » Dans la discussion qui a suivi, Samuel Kaiser, président de la Fédération suisse des betteraviers (FSB), et Pierre-André Burnier, vice-président de l'Association des betteraviers de Suisse occidentale (ASBO), ont aussi mis en garde contre la suppression des quotas de sucre et la libéralisation du marché sucrier européen, qui viendrait générer des quantités incontrôlables de betteraves, une baisse des prix et finalement une réduction des revenus. ■

Selon Elisabeth Lacoste, la réforme du marché sucrier de l'UE, lancée en 2006, a eu pour effet que le plus grand exportateur mondial de sucre s'est transformé en importateur de sucre.

Schweizer Zucker.
Weil aus der Schweiz.
www.schweizerzucker.ch

Le sucre suisse.
Pur sucre, pur suisse.

www.sucresuisse.ch



Sucrerie d'Aarberg

Fondation: le 16 novembre 1912

Mise en service: le 13 octobre 1913

Collaborateurs: 170, pendant la campagne (récolte des betteraves) 200 (services administratifs compris)

Transformation: Durant la « campagne », qui a lieu de fin septembre à fin décembre, les betteraves sont traitées pour produire du sucre cristallisé ou un épais sirop qui sera stocké avant d'être cristallisé au printemps.

Capacité de transformation par jour: 9600 tonnes de betteraves Avec la production de: 1000 tonnes de sucre cristallisé, 400 jus concentré de sucre, 200 tonnes de mélasse, 1600 tonnes de pulpes pressées et 100 tonnes de pulpes déshydratées.

Le sucre est stocké en vrac dans des silos d'une capacité totale de 60 000 tonnes. La finition et l'emballage pour le commerce de détail et l'industrie sont effectués tout au long de l'année.

Sucrerie de Frauenfeld

Fondation: le 21 mai 1957

Mise en service: le 9 octobre 1963

Collaborateurs: 105, pendant la campagne 155

Transformation: au cours de la campagne, 10 000 tonnes de betteraves sont traitées chaque jour.

Cela permet d'obtenir: 1500 tonnes de sucre cristallisé, 320 tonnes de mélasse, 1400 tonnes de pulpes pressées et 170 tonnes de pulpes déshydratées

Pour le stockage du sucre, la fabrique dispose de silos d'une capacité de 90 000 tonnes.

Produits: sucre cristallisé en vrac et en sacs, sucre bio (label bourgeon), mélasse, pulpes pressées et pulpes déshydratées

La sucrerie de Frauenfeld dispose de sa propre installation de séchage pour les pulpes pressées.

CFF Cargo: moins de trafic par wagons complets

CFF Cargo, l'entreprise de transports de marchandises des chemins de fer fédéraux, réduit ses prestations dans le trafic par wagons complets: à partir de 2013, seules 374 gares de chargement des 500 en service jusqu'ici seront encore desservies.

Dominik Senn

Cette réorganisation prend forme avec le changement d'horaire des CFF le 9 décembre 2012: dès lors, à 128 points de desserte, il ne sera plus transbordé de wagon de marchandises individuel ou de groupe de wagons d'une voie de raccordement à l'autre ou d'un débord à l'autre. Une partie des clients devront se rabattre sur le trafic routier. Peter Jakob, responsable de la planification et de la gestion du

réseau du trafic des wagons complets de CFF Cargo SA à Bâle, explique les conséquences qu'aura la réduction du TPWCI pour les clients du secteur agricole.

Inefficacité

Suite à une large consultation impliquant tous les clients et les cantons concernés,

CFF Cargo a élaboré un plan d'assainissement et finalement décidé de réduire les points de desserte TPWCI mal fréquentés qui traitent moins de 500 wagons par gare et année, explique Jakob. Actuellement, les 250 points de desserte les moins fréquentés ne gèrent qu'environ 4% du TPWCI total. Ou d'un autre point de vue:



Le trafic par wagons complets nécessite des manœuvres de triage longues et compliquées.

Les clients individuels doivent en cas de fermetures chercher le point de desserte le plus proche ou s'adresser à des prestataires de service.

Les transports de betteraves évoluent par un réseau-clients et font partie des activités par trains complets de CFF Cargo.



56 % des points de desserte du réseau entier ne traitent que 3 % du trafic par wagons. En moyenne, les gares qui ne seront plus desservies accueillent actuellement moins d'un wagon par jour. Le manque d'efficacité est encore accentué par les charges élevées en personnel et les manœuvres compliquées de triage.

La solution, et la principale alternative, réside en une solution bon marché du trafic combiné, ce qui se traduit toutefois par une augmentation du trafic de poids-lourds. Les conséquences pour les clients individuels concernés n'ont en général pas

grande importance. Le cas échéant, ils seront appelés à choisir le point de desserte le plus proche ou pourront s'adresser à des prestataires de service comme Fenaco, qui se sont fortement engagés en faveur du TPWCI et assurent certaines coordinations. Les coûts représentent toutefois le talon d'Achille du système. Il s'agit de réduire grandement les prix très élevés des doubles transbordements route-rail et rail-route.

La Confédération doit garantir, comme pour le transit à travers les Alpes, que les conditions-cadres (RPLP, interdiction de circuler la nuit et le dimanche, limitation de la longueur des poids-lourds à 18 mètres) ne se péjorent pas au détriment du rail. A cela s'ajoute une nouvelle augmentation du trafic de poids-lourds.

Ce démantèlement partiel du TPWCI ne concerne pas les transports de betteraves vers les deux sucreries, insiste Jakob. En effet, les transports de betteraves ont lieu par le biais d'un réseau-clients et font partie des activités de trains complets de CFF Cargo. Le trafic direct assuré par des trains complets (Cargo Train) a lieu sans triage. Cargo Train se prête au transport de grandes quantités de marchandises, comme l'huile, l'acier, le gravier, le charbon, les matériaux de construction, les automobiles, le bois et justement les betteraves.

Selon Jakob, l'assainissement des points très mal fréquentés fait partie du programme d'assainissement de CFF Cargo, qui doit ramener CFF Cargo, déficitaire depuis des années, à des chiffres positifs et

un résultat économique équilibré. L'assainissement permet d'économiser dès 2013 près de 35 millions de francs par an. Ces économies font face avec des pertes du chiffre d'affaires de quelque 7 millions de francs.

Une nouvelle désastreuse a ébranlé récemment CFF Cargo à Bâle: il déménage son siège central à Olten à la fin novembre 2014, et avec cela 500 postes de travail. ■

Davantage de prestations pour le transport de marchandises agricoles

Les chemins de fer suisses transportent chaque jour près de 200 000 tonnes de marchandises. Si les prestations ont diminué dans l'ensemble l'an dernier, ce n'est pas le cas dans les secteurs de l'agriculture et de la construction. CFF Cargo participe pour 23 % au total des prestations de transport route-rail. C'est donc la plus grande entreprise de transport de marchandises en Suisse avec des prestations indispensables pour l'économie.



Peter Jakob des CFF Cargo SA à Bâle est responsable du réseau du trafic par wagons complets. (Photos: tv/SBB/Dominik Senn)