Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1993)

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: 14.07.2025

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

La récession persistante et le recul de la demande de biens de consommation qu'elle entraîne ont fortement influencé le trafic marchandises en 1993. Alors que le rail perdait des transports, la route accroissait encore ses capacités. L'ouverture des frontières, l'introduction progressive du cabotage et le déferlement des camions de l'est sur le marché occidental ont conduit à une détérioration des prix. Rail et route combattent avec la même vigueur pour leurs parts du marché. La demande s'est maintenue au niveau de l'année précédente uniquement dans le secteur des transports combinés.

Dans cette situation, dominée par la pression sur les prix, les Réseaux ont cherché par tous les moyens de conserver au moins leur part du marché, ou de gagner de nouveaux trafics en améliorant encore leurs prestations. L'on a toutefois sciemment renoncé à accroître le tonnage par le biais des prix.

Cargo Rail

Grâce à une bonne observation du marché, à une grande souplesse et aux considérables efforts de vente, l'on a pu limiter les pertes de trafic. Seuls les transports de produits chimiques et de matériaux de construction ont connu des pertes importantes. La baisse des transports d'huiles minérales est imputable à la baisse de la consommation et à la réduction des stocks obligatoires ordonnée par le Conseil fédéral. Alors que la répartition d'huiles et d'essence par la route ne variait guère, le renouvellement des réserves, effectuée par fer, fléchissait.

Wagons complets isolés

La couverture des coûts en trafic par wagon complet a fortement pâti de la vivacité de la concurrence. En vue d'améliorer la situation de ce secteur important pour l'économie, un projet radical a été lancé, qui devrait, dans différents domaines, entraîner des mesures de rationalisation en profondeur, réduire les coûts et, partant, améliorer le résultat. La production est systématiquement examinée en vue de déterminer les possibilités d'optimisation. A l'aide d'un modèle de simulation, l'on cherche la meilleure formation possible des trains marchandises à longue distance. Il s'agit d'utiliser au mieux les gares de triage modernes, performantes, et de décharger, voire de supprimer les installations requérant de nombreux agents.

La desserte des points de chargement ainsi que la remise et la collecte des wagons ont été étudiées sur l'ensemble du réseau; la solution proposée a été testée en région de Bienne et en pays glaronais. L'objectif est de parvenir à une qualité de l'offre satisfaisante pour la clientèle tout en minimisant les coûts. Cela comprend aussi la simplification des processus administratifs et du traitement des lettres de voiture.

Enfin, le parc marchandises et sa gestion ont été étudiés, notamment sur le plan de la répartition optimale, de l'achat de nouveau matériel et des mises au rebut.

A fin novembre 1993, les résultats de l'enquête étaient connus. En décembre, les mesures ont été décidées et intégrées dans la planification ordinaire. Leur réalisation devrait permettre de couvrir les coûts opérationnels du trafic par wagons complets isolés.

Les CFF sont persuadés, grâce à de nouvelles mesures de marketing, de pouvoir renforcer la position de ce trafic très important.

Cargo Transit

En transit alpin, les transports combinés ont atteint les meilleurs résultats, le ferroutage non accompagné a même progressé. Ce succès est dû en premier lieu aux trains-navette entre la Ruhr et l'Italie septentrionale. La crise persistante de la sidérurgie et les problèmes de vente des constructeurs d'automobiles ont lourdement pesé sur le transit par wagons complets, ce qui s'est traduit par une perte de 16,4 % du tonnage et de 27 % des produits.

En vue de l'ouverture du couloir ferroutier au début de 1994, les CFF se sont concentrés sur la commercialisation des nouvelles capacités, notamment des trains-navette de HUPAC SA et des trains complets de conteneurs. En outre, les Réseaux partenaires étrangers ont été avertis de l'accroissement des capacités en trafic nord-sud. Une planification judicieuse de la production a permis une mise en service sans heurts des trains de transit longs de 700 mètres, pesant 1800 tonnes brutes.

Cargo Domicile

Cette année encore, les gros clients du chemin de fer sont restés fidèles à Cargo Domicile, ce qui montre bien que le système est performant. L'amélioration de la qualité du service «de porte à porte dans les 24 heures», les efforts de vente et les campagnes attractives pour les anciens et les nouveaux clients n'ont toutefois pas empêché les pertes de volume. La situation concurrentielle s'est encore aggravée en raison de la pléthore de de l'offre et des capacités. Les clients qui possèdent leurs propres véhicules peuvent mieux les mettre à profit et économisent ainsi des transports. La perte de volume, de 12 %, est considérable.

CDS Cargo Domicile SA

CDS Cargo Domicile SA a été fondée en juin 1993. Au début de 1995, la société de droit privé reprendra le trafic de détail des CFF. Grâce à un handling simplifié, à un haut degré de professionnalisme et à une informatisation poussée, Cargo Domicile deviendra plus attractif et sa rentabilité sera nettement améliorée.

Dans ce contexte, les travaux initiaux ont été consacrés en premier lieu au système informatique et à la définition de la grille de desserte (17 centres régionaux). Une information rapide et ouverte sur les modifications prévues a contribué à diminuer les incertitudes du personnel et à renforcer la confiance des clients. Les CFF ont réglé avec les partenaires sociaux et avec la nouvelle société le détachement du personnel à CDS Cargo Domicile SA.