

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1995)
Rubrik: Trafic marchandises

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

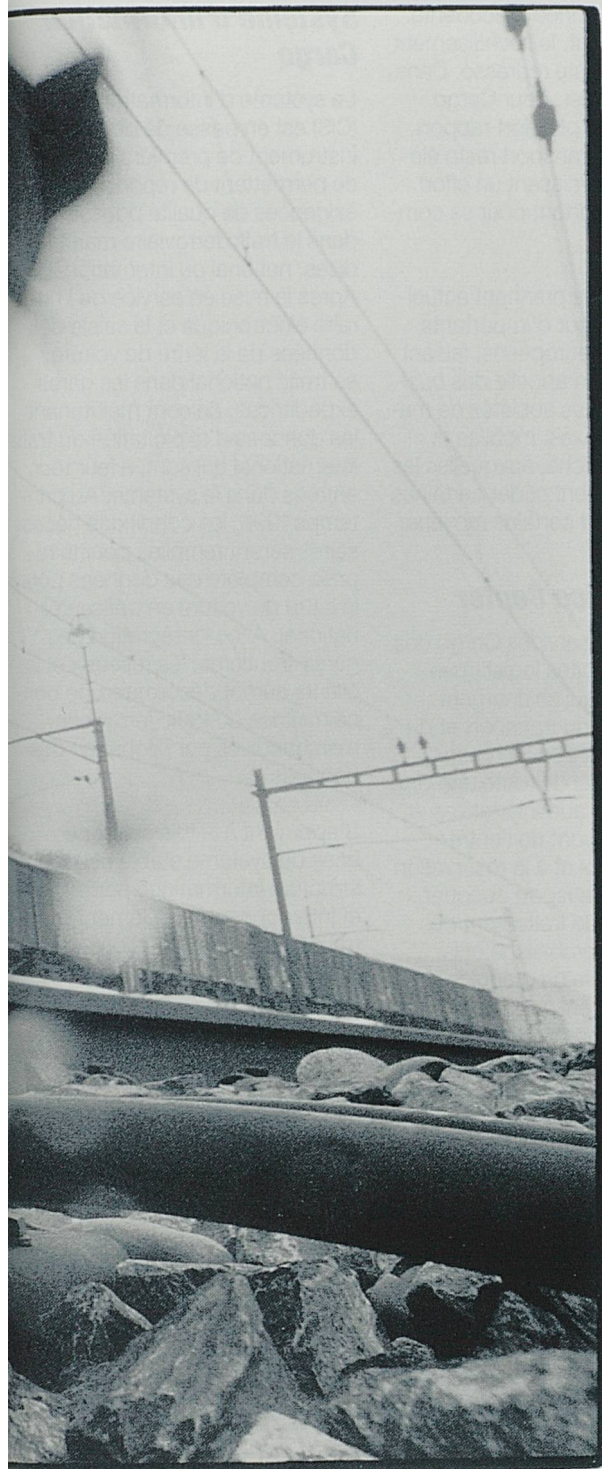
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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



Sécurité électronique...
Des dispositifs techniques très sensibles
détection sûrement les boîtes d'essieux
chaudes et les sabots de frein bloqués
sur les trains en marche. Le nombre de
ces points de contrôle va augmentant.



En trafic marchandises, le volume total transporté s'est maintenu malgré le fléchissement conjoncturel; cependant, étant donné un rapport plus faible par tonne transportée, le résultat financier d'ensemble accuse un recul. Le «turn-around» dans le trafic par wagons complets isolés prend ses marques. La réorganisation en surface a permis de réaliser 90% au moins des suppressions d'emplois jugées possibles. Afin de gagner l'opinion publique à l'idée que le trafic marchandises passe par le rail, une vaste campagne d'information a été lancée, sur le thème «CFF Cargo. L'écologistique.»

Cargo Rail

Malgré une activité économique en récession, accompagnée d'un recul du trafic, les CFF ont réussi, grâce à un marketing énergique et à une présence renforcée sur le marché, à agrandir certaines de leurs parts de trafic ou à en gagner de nouvelles. Au niveau des produits réalisés, la régression a pourtant été sensible. Elle est notamment liée aux effets de la réforme de l'armée et aux changements intervenus à la poste. Dans le trafic avec l'Italie, la dévaluation de la lire a été un facteur important. Avec la cession du trafic de détail à CDS Cargo Domicile SA, les produits réalisés en trafic marchandises ont en outre chuté de près de 64 MFr par rapport à l'année précédente. L'augmentation des parts de trafic ou l'acquisition de nouveaux trafics ont eu lieu surtout dans les secteurs proches de la construction (déblais de gros chantiers, clinker, fers à béton, tubes, bois d'industrie, ferraille).

Assurant plus de 130 MFr de produits, la poste est le plus important client des CFF. Les recettes dans ce domaine tendent à régresser, étant donné la concurrence de plus en plus vive que représentent,

pour la poste et son trafic des lettres et des colis, les services de messagerie privés; en outre elle effectue de plus en plus la répartition en surface par la route.

Réorganisation du trafic par wagons complets

Le programme de mesures mis en œuvre à l'enseigne du «turn-around», en vue de rentabiliser le trafic par wagons complets isolés, a été activement poursuivi durant l'exercice écoulé. L'amélioration possible des résultats est estimée à 120 MFr. La suppression de 390 emplois est l'une de ces mesures; elle est déjà effective à 90%. Comme prévu aussi, le parc des wagons a été réduit de 900 véhicules, la gestion du matériel roulant a été améliorée, la surveillance des wagons est devenue un facteur de meilleure productivité, les efforts ont redoublé pour obtenir davantage de fret de retour en trafic international et pour louer les wagons en surnombre.

L'optimisation de la trame des gares de triage, d'une part, de l'horaire marchandises, d'autre part, est une tâche de longue haleine. Les mesures prises entre 1993 et 1995 se sont traduites, chaque année, par des économies dont le total se monte à 20 MFr. La gare de triage de Winterthur a été fermée en mai 1995 et, moyennant une amélioration de la conception du triage, l'essentiel de ses activités ont été transférées au triage du Limmattal. L'horaire qui doit entrer en vigueur en 1996 laisse espérer des résultats encore améliorés.

Le projet groupe de «Rentabilisation avec les gros clients» a analysé les moyens d'améliorer la collaboration entre les CFF et leurs plus gros clients sur le plan administratif et sur celui de l'exploitation (allant jusqu'à envisager que les clients puissent assurer eux-mêmes certaines manœuvres de triage); il a mis en évidence de nouveaux potentiels de trafic et exa-

miné la possibilité de relever les prix des transports non rentables. Les mesures préconisées seront mises en œuvre d'ici à 1997. De plus, des valeurs mesurables seront assignées au personnel de vente à tous les niveaux, mais aussi au personnel d'exploitation – manière d'assurer, au niveau local comme au plus haut niveau, un effort commun pour optimiser les coûts et les résultats. L'ensemble de ce programme s'inscrit dans le long terme.

Cargo Transit

Un projet d'amélioration du résultat transit a débuté en automne 1995. Il vise à explorer minutieusement l'ensemble du trafic de transit et du transport combiné import-export. Des potentiels d'amélioration se dessinent, tant côté production que côté vente. Les études vont se poursuivre pendant l'année 1996, à une cadence toujours soutenue.

Par rapport à l'année précédente, le volume marchandises du transport combiné a marqué une légère progression en 1995. Le couloir de transit ouvert au Saint-Gothard en 1994 a engendré d'importants gains de production, puisqu'il permet notamment d'acheminer des trains plus longs et plus lourds. L'attrait du transport combiné bénéficie aussi de la construction ou de l'extension de certains terminaux, en Suisse et à l'étranger. Pour autant, les problèmes structurels ne sont pas encore résolus. Le niveau des prix reste bas. L'envolée du franc suisse se fait au détriment du chemin de fer. Sur la chaussée roulante, des pertes ont été enregistrées; depuis l'adhésion de l'Autriche à l'UE, les transports routiers empruntent massivement le Brenner.

Grâce à un volume de transport plus élevé dans le trafic de transit par wagons complets, le mouvement à la baisse des produits réalisés a presque pu être maintenu

au niveau de l'année précédente. Quantitativement, le fléchissement de 1993 a ainsi été redressé. Dans ce secteur qui est, pour Cargo Transit, celui de plus fort rapport, le potentiel de transport reste élevé. Les CFF fournissent un effort également important pour sa commercialisation.

Différents projets prennent actuellement forme pour d'importants axes de transit européens, faisant appel à ce qu'on appelle des *business units*, petites sociétés de management par axes, mobiles et proches du marché, auxquelles les réseaux pourraient céder certaines compétences et certains moyens.

Cargo Service Center

Les centres de services Cargo des CFF sont des unités logistiques performantes, qui se chargent non seulement du transport et du transbordement des marchandises, mais aussi de toute une série de tâches administratives et logistiques qui vont de l'entrepôt au choix et à la réservation du moyen de transport adéquat, en passant par le traitement des commandes, l'emballage et la manutention à l'aide d'engins spéciaux. Le client est libre de faire appel à un service particulier seulement, ou au contraire à une formule individuelle globale *full service*. Treize centres de ce genre sont en activité en Suisse, gérés par les CFF, parfois en collaboration avec des particuliers. 1995 a été une bonne année pour beaucoup de ces centres de services, certains ayant même dû refuser des commandes. La restructuration dans le trafic marchandises a conduit à revoir et réduire les effectifs de personnel. Un éventail élargi des tâches logistiques et différentes mesures de rationalisation ont permis d'augmenter nettement le chiffre d'affaires.

Système d'information Cargo

Le système d'information Cargo (CIS) est en passe de devenir un instrument de première importance permettant de répondre aux exigences de qualité poussées dans le trafic ferroviaire marchandises, national ou international. Après la mise en service de l'horaire électronique et la saisie des données de la lettre de voiture en trafic national dans les gares expéditrices, ce sont maintenant les données d'exploitation du trafic international qui sont, à leur tour, entrées dans le système. Au printemps 1996, les conditions nécessaires seront remplies pour la reprise complète des données pour la lettre de voiture en trafic international. Avec l'intégration des gares-frontières, les réseaux et les clients auront désormais une bonne maîtrise du trafic ferroviaire marchandises par l'échange des données.

S'appuyant à la fois sur cette base de système stable et sur une structure informatique performante et interconnectée, l'élément central de CIS – la production assistée par ordinateur – a été mis en service dans la zone de triage de Langenthal. Depuis lors, ce volet du projet global qui comprend la planification, l'exécution et la surveillance de la production est progressivement mis en place dans toutes les zones de triage de Suisse.