

Trafic merchandises

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1999)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

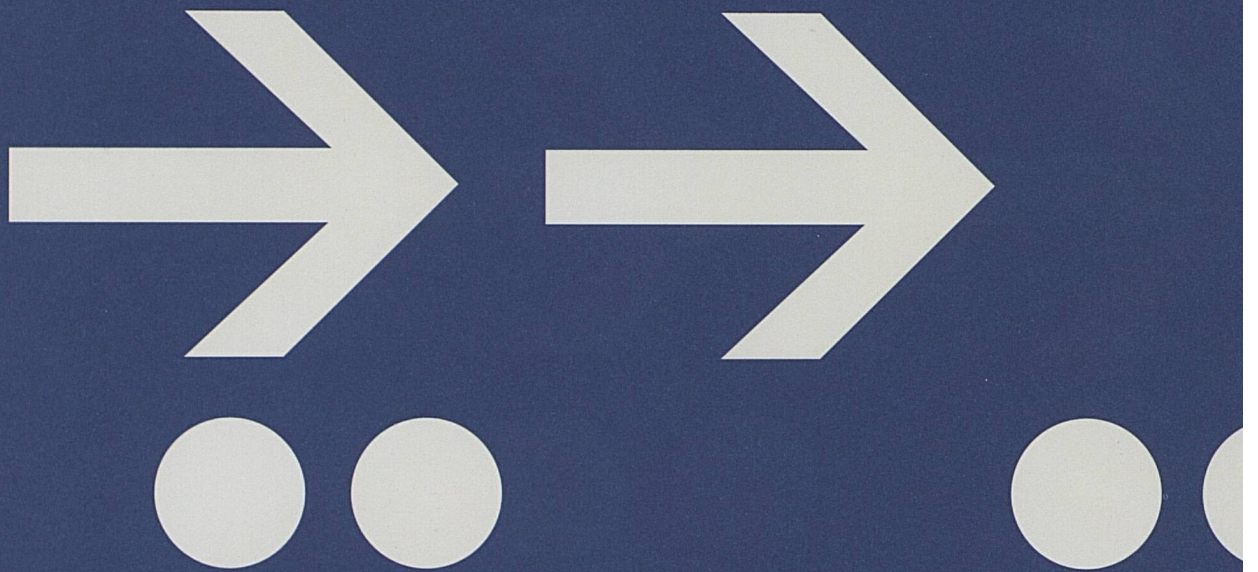
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Trafic merchandises





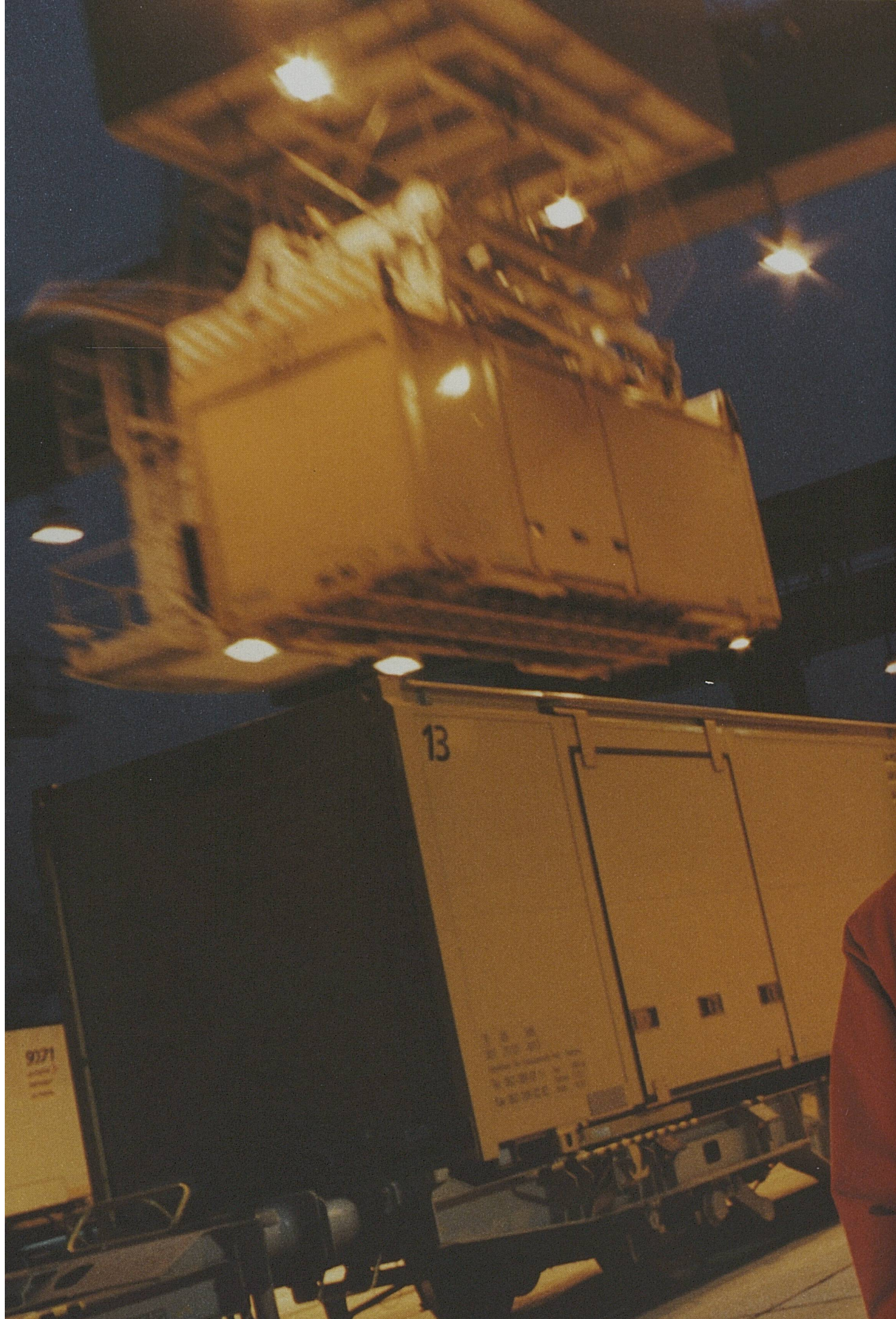
118-3

1996



Nous allégeons.

En plein travail dans le port rhénan de Birsfelden: sa locomotive accrochée devant une longue succession de wagons d'hydrocarbures, le convoi pétrolier s'acheminera vers l'un des nombreux entrepôts de carburants du pays. C'est un transport que le rail peut assurer de manière efficace et sûre, allégeant d'autant la charge sur les routes et sur l'environnement.





Nous distribuons.

La nouvelle logistique colis de La Poste mise sur le rail. En fin de soirée, des trains directs transportent les conteneurs jaunes entre les centres de distribution, où les colis sont déchargés, triés et rechargés. De nouveau pleins, certains de ces conteneurs repartent aussitôt sur les rails. La solution d'avenir adoptée par La Poste utilise la rapidité et la fiabilité du chemin de fer pour le transport entre centres. Sur les courtes distances et pour la desserte terminale, elle fait appel aux camions.

Trafic marchandises

CFF Cargo a vécu un exercice 1999 mouvementé et satisfaisant. Les tonnages et les tonnes-kilomètres ont atteint de nouvelles valeurs records. La nouvelle concurrence sur le réseau ferré suisse ne s'est pas encore beaucoup manifestée.

La dynamique du changement a été encore plus forte à CFF Cargo que dans les autres divisions. D'emblée en effet, la plus large autonomie prise en tant que division ne devait être, pour le trafic marchandises, qu'une étape intermédiaire. Dès le début de 2001, CFF Cargo doit devenir une société anonyme indépendante, à apporter dans la joint-venture avec les Chemins de fer italiens FS.

Dans cette perspective, la décision du chef de la division, Ken Bloch Sørensen, de quitter l'entreprise en automne déjà, pour raisons de famille, a été vivement regrettée. Un nouveau responsable a été heureusement trouvé en la personne de Per Utnegaard, qui apporte l'expérience internationale requise pour cette tâche exigeante.

Chiffres records

Tant les tonnages (57,3 millions) que les tonnes-kilomètres (9797 millions) ont permis d'enregistrer de nouvelles valeurs records. Toutefois, étant donné que les prestations des chemins de fer privés mandatés par les CFF sont dorénavant aussi prises en compte, ces chiffres ne permettent pas de comparaison directe avec ceux de l'exercice précédent. Corrigés des décalages arithmétiques, ils font apparaître 2,7% de hausse pour les tonnes-kilomètres, et même 9,6% pour les tonnages. Entre ces deux pourcentages, la différence s'explique par la croissance remarquablement forte en trafic intérieur, sur des distances de transport relativement courtes.

Les produits de transport se sont élevés à 1012,5 MFr, ce qui équivaut (en valeurs corrigées des décalages arithmétiques) à une progression de 3%. Si l'érosion des prix n'a pas poursuivi sur sa lancée de ces dernières années, la pression sur les prix reste néanmoins forte.



Pour les transports de bois, le chemin de fer est particulièrement bien adapté.

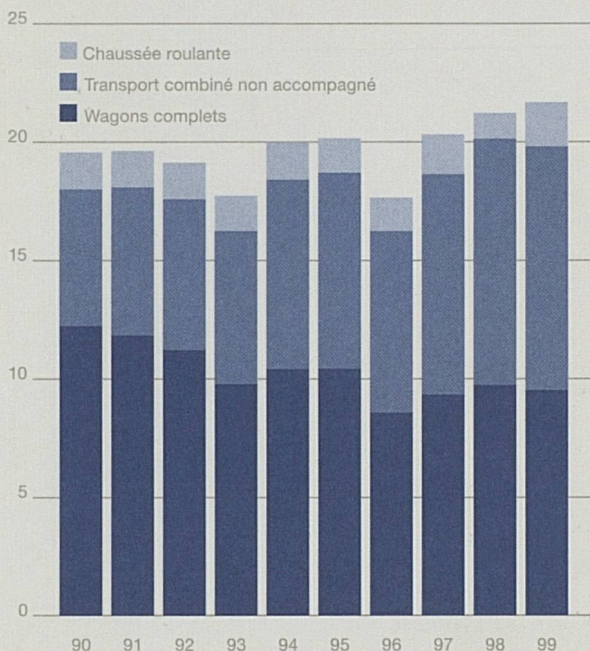
Croissance en trafic intérieur

Sur une progression totale des quantités transportées de 5,9 millions de tonnes, près de 5 millions concernent uniquement le trafic intérieur. Cette progression s'explique par une conjoncture intérieure généralement bonne et par l'augmentation des transports dits «lourds» en trafic de chantiers.

Contrairement au trafic intérieur, le trafic international par wagons complets a accusé un léger recul. Les importations/exportations sont passées de 11,53 à 11,05 millions de tonnes. Avec 8,37 millions de tonnes, le trafic de transit est resté à peu de chose près au niveau de l'exercice précédent. Un faible repli a été enregistré au cours du premier semestre, moins marqué toutefois que pour les Réseaux voisins. Une nette reprise s'est amorcée pendant le second semestre.

Le transport combiné affiche une hausse qui atteint de justesse 2%, ce qui le porte à 14,65 millions de tonnes, c'est-à-dire une part de 26% dans le total des tonnages.

Transit alpin par le rail (en millions de tonnes)





ChemOil Logistics AG fait passer par le rail les transports de produits chimiques et pétroliers.

Selon les branches économiques considérées, 1999 offre un tableau contrasté. Ce qui compte, c'est que les reculs dans certains secteurs ont été plus que compensés par des progressions dans d'autres secteurs. C'est dans la construction qu'a été enregistrée la plus forte croissance des tonnages, grâce notamment aux transports des déblais de grands chantiers. La branche du bois et du papier a également progressé, en doublant les transports de copeaux vers l'Italie et en gagnant de nouveaux trafics vers la France et l'Italie.

Le trafic postal s'est bien comporté, alors même qu'une régression avait été prévue au budget. Il faut dire que les trois nouveaux centres de tri des colis n'ayant pu fonctionner dans les proportions prévues, il a fallu, à court terme, adapter la logistique de transport – d'où un surcroît de transports pour le chemin de fer. Côté CFF, la nouvelle formule d'avenir pour le transport des colis par caisses mobiles entre les grands centres de distribution a fonctionné sans problème.

Se constituer sa propre production

Comme les autres divisions, CFF Cargo s'est, en 1999, rebâti entièrement sa production propre. Visiteurs, personnel de manœuvre et mécaniciens de locomotive ont été répartis entre les divisions Marchandises et Voyageurs. L'effectif de personnel de CFF Cargo a ainsi passé, dans le courant de l'année, à quelque 3700 personnes.

Pour faire front à la rude concurrence de la route, il s'agit de tirer parti de toutes les possibilités pour relever la productivité. De nouveaux projets ont été lancés dans cette direction, et leur mise en œuvre doit être rapide. Dans une division dont l'activité est orientée vers le résultat final, les impulsions du marché, il faut le constater, influent plus directement sur la production et sur ses coûts.

Marketing par branches économiques

Traditionnellement, le marketing en trafic marchandises s'alignait sur la géographie et sur le système de production. Les marchés se distribuaient soit selon la classification trafic intérieur / transit / importations-exportations, soit d'après la distinction trafic par wagons complets / transport combiné. La nouvelle organisation de CFF Cargo s'articule en revanche sur les branches économiques. Les demandes logistiques de chaque branche sont abordées globalement, afin d'offrir aux clients des solutions bien adaptées.

Afin de mieux exploiter le potentiel existant sur le marché de la chimie et des produits pétroliers, CFF Cargo a fondé avec la société allemande Transpetrol GmbH une filiale commune ChemOil Logistics AG. Cette société, qui a son siège à Bâle, propose de nouvelles solutions globales pour la logistique européenne de la chimie et des produits pétroliers, ce qui lui permettra d'accroître à moyen terme la part du rail sur ces marchés.

Les demandes logistiques de chaque branche
sont abordées globalement.

Concurrence et partenariats

Au début de 1999, l'accès au réseau a été introduit dans le fret ferroviaire intérieur suisse. Toute entreprise de chemin de fer qui satisfait aux conditions légales peut utiliser l'infrastructure d'une autre entreprise. La concurrence sur le rail a débuté en 1999, quoique dans une mesure encore modeste. Cela s'explique d'abord par le fait que, jusqu'à présent, les sociétés actives sur ce marché sont peu nombreuses et que, compte tenu d'un rendement bénéficiaire difficile, il n'y a guère de nouveaux candidats. D'autre part, le marché s'est d'abord ouvert en trafic intérieur seulement, si bien que les grands concurrents de l'UE n'y sont pas encore admis.

Les limites de la concurrence tiennent aussi au fait que le trafic par wagons complets isolés, avec ses grandes gares de triage, constitue un système complexe, dont un opérateur doit assumer toute la responsabilité. Aux termes de leur convention sur les prestations avec la Confédération, les CFF sont tenus de remplir ce rôle; de par leur structure, ils sont les seuls aussi à entrer en ligne de compte. A la suite de l'ouverture du marché, tous les intervenants cherchent davantage de trafics pouvant être dissociés du système et acheminés en trains directs.

Mais, comme cela s'est fait jusqu'à présent, la majeure partie du trafic par wagons complets isolés continue à être acheminée en coopération avec des chemins de fer privés, lorsque ceux-ci se trouvent en début ou en fin de transport. Ces réseaux fournissent dorénavant leurs prestations à la demande des CFF, avec règlement contractuel. La négociation de ces contrats traduit le souci de comprimer les coûts, mais tient compte aussi de la situation des partenaires. Il n'y a que sur le réseau MThB (Mittelthurgaubahn) que les CFF, pour des raisons de coûts, assument eux-mêmes l'exécution des transports.

La nouvelle perspective ouverte par la concurrence avait, dès avant la réforme des chemins de fer, provoqué une pression considérable sur les coûts dans le secteur attractif des trains complets. Dans les autres secteurs du fret ferroviaire, l'ouverture du marché n'a pas eu de répercussions sensibles sur les prix, car la route, en sérieux concurrent qu'elle est, y exerce depuis longtemps une forte pression sur les prix, ce qui fait qu'il n'y avait plus de rentes de monopole à redistribuer.

Avec l'entrée en vigueur, prévue pour 2001, des accords bilatéraux avec l'UE, l'ouverture du marché s'étendra au-delà des frontières suisses. Même si cette ouverture doit pour le moment reposer sur la législation relativement restrictive de l'UE, il faut s'attendre à un durcissement de la concurrence. CFF Cargo se prépare à l'accès aux réseaux étrangers, dans le cadre en particulier de sa joint-venture avec les FS.



En trafic marchandises, les locomotives FS et CFF tireront désormais en parallèle.

Cap sur la joint-venture FS/CFF

Depuis 1997 déjà, les CFF ont orienté leur stratégie en trafic marchandises vers une étroite coopération avec le réseau italien FS, pour tirer ensemble parti des chances offertes sur le marché européen. La politique ferroviaire de l'UE évolue certes plus lentement qu'escompté il y a quelques années encore, mais la suppression des monopoles territoriaux traditionnels des réseaux de fret est pour bientôt. Réseau comparativement petit, CFF Cargo a peu de chances de survivre seul sur le marché européen. Dans cette situation, la filiale marchandises des FS se présentait comme le partenaire idéal. Pour les deux entreprises, le trafic européen nord-sud tient les premiers rôles. Pour les CFF, l'accès au marché italien des transports revêt une importance particulière, tant du point de vue de la taille que de celui du potentiel.

En 1999, tant les FS que les CFF ont été occupés à réorienter les structures de leur entreprise – assurément une condition préalable pour que le regroupement des deux secteurs fret aboutisse. Depuis l'automne, les deux entreprises ont des structures comparables. Ensuite, les négociations ont pu avancer rapidement, pour la signature, le 2 février 2000, de l'accord de joint-venture.

La fusion prévue traduit la volonté des CFF de jouer un rôle important sur le marché européen des transports.

Le personnel de CFF Cargo passera d'abord dans la nouvelle SA CFF Cargo au début de 2001, ultérieurement à la joint-venture. Un règlement consensuel a été trouvé avec les syndicats suisses en ce qui concerne les modalités de ces transferts.

La fusion prévue du trafic marchandises des CFF avec celui des FS traduit la volonté des CFF de jouer un rôle important sur le marché européen des transports. La joint-venture CFF/FS doit figurer parmi les principaux acteurs dans ce domaine en Europe. La nouvelle société permettra, en matière de commerce et de production, d'exploiter de nouveaux potentiels et d'utiliser des synergies. Pour les deux Réseaux, la joint-venture est un projet de croissance, destiné à augmenter leur part de marché par rapport aux autres transporteurs. Le projet s'inscrit aussi dans la droite ligne des objectifs de la Confédération pour sa politique des transports: transférer autant que possible sur le rail le trafic à longues distances.

Centre de services clientèle en devenir

Le nouveau Centre de services clientèle de Fribourg (KSC), qui s'est mis en place en 1999 et qui deviendra progressivement opérationnel à partir du printemps 2000, compte parmi les plus grands projets de CFF Cargo. Doté des moyens de communication les plus modernes, il sera accessible aux clients 24 heures sur 24 pour tous renseignements et prestations de services. Le service clients non seulement devient mieux accessible, mais encore il garde la proximité à la clientèle en dépit de sa centralisation. Tous les services extérieurs de CFF Cargo (les équipes de la manœuvre, par exemple) seront reliés directement au KSC. Le système d'exploitation du nouveau centre, c'est-à-dire l'outil qui permet de fournir ces prestations, est livré par Lufthansa Systems, en réponse à un appel d'offres lancé dans toute l'Europe.

Une enquête réalisée à la fin de l'année par un institut d'études de marché a, elle aussi, mis en évidence la nécessité d'améliorer le service à la clientèle. L'institut a interviewé personnellement 21 gros clients et 257 autres par téléphone. Dans l'ensemble, CFF Cargo et les services qu'il fournit sont bien notés.

Afin d'améliorer et de simplifier l'information à la clientèle, CFF Cargo mise depuis longtemps sur une informatique performante. En 1999 déjà, un nombre croissant de clients ont profité de la possibilité d'obtenir leurs décomptes mensuels sur Internet. Un autre service est CIS-Online, la ligne d'accès direct au système d'information Cargo (CIS). Le client reste ainsi en contact avec CFF Cargo de la saisie de son ordre à l'arrivée du transport, en passant par la localisation du convoi, et il reçoit de manière simple et directe les informations dont il a besoin. Plus de 350 clients munis d'un mot de passe profitent déjà de ce service. L'horaire des trains marchandises est accessible à tous sur Internet, à l'adresse www.cff.ch; il est beaucoup utilisé. Depuis la fin de 1999, le système électronique de décompte CIS2 entre progressivement en service.

Le système EDIFACT d'échange électronique des informations rencontre un vif intérêt, surtout auprès des gros clients. Il permet à ceux des branches produits pétroliers, chimie, ciment, acier ou La Poste, avec des volumes très importants, de transmettre électroniquement leurs ordres de transport, avec toutes les données utiles sur leurs envois. L'ordre de transport enregistre en même temps la sortie dans leur gestion des stocks.

Le défi de l'accord sur les transports terrestres

En 1998, le verdict populaire sur la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et la conclusion des négociations bilatérales avec l'UE ont décanté des aspects importants des futures conditions-cadres pour le fret ferroviaire. En 1999, le soutien apporté aux accords en politique interne – à l'accord sur les transports terrestres en particulier – a été négocié. Les CFF ont, quant à eux, adopté une position claire, qui repose sur les éléments suivants:

- à terme, les CFF tendent vers un fret ferroviaire dont la productivité permette de se passer de subventions;
- pendant la phase transitoire de l'accord bilatéral – avec des contingents de camions de 40 tonnes et une RPLP à taux faible –, et pour atteindre les objectifs ambitieux de la Confédération en matière de transfert, les chemins de fer ont besoin d'être aidés.

Débatant des mesures d'accompagnement des accords avec l'UE, le Parlement a pris des décisions claires. Les modalités de l'application ne sont pas encore réglées de manière appropriée. Il ne faut pas que les fonds publics créent des distorsions commerciales entre les différentes catégories de fret ferroviaire. La solution la plus simple et la meilleure consiste en ce que la Confédération réduise aussi uniformément que possible les prix des sillons – en ce qui concerne tant le transport combiné que les wagons complets isolés.



Bientôt, les camions voyageront sur le train non seulement au Gothard, mais aussi au Simplon.

Nouvelles solutions en transport combiné

En mai 1999, la Confédération a adjugé l'exploitation de l'«autoroute roulante» sur l'axe Lötschberg–Simplon au consortium CFF/BLS/HUPAC. Elle a ainsi honoré les efforts afin de réduire les coûts d'exploitation, auxquels les Réseaux étrangers ont aussi été associés. Le transport de camions entiers entre Fribourg-en-Brisgau et Novare commencera au début de 2001, avec sept paires quotidiennes de trains dans un premier temps. A cela, une condition: que les élargissements du profil sur la partie italienne du Simplon soient terminés à cette date. La nouvelle offre répond à un engagement pris par la Suisse en 1992 avec l'accord sur le transit.

En 2000, CFF Cargo donnera le coup d'envoi à un nouveau système intérieur suisse de transport combiné, répondant ainsi au souhait de nombreux clients, mais aussi aux attentes de la politique et à celle de particuliers, auteurs d'initiatives. Compte tenu du rendement généralement faible du transport combiné et des courtes distances en Suisse, le projet n'est pas sans risques. Ses chances résident dans le «saut de nuit» et dans la saturation de nombreuses routes nationales. CFF Cargo sera l'exploitant du système «Kombi-Verkehr Schweiz» (KLV-CH); mais le projet se développe en collaboration avec d'autres chemins de fer intéressés, des transporteurs routiers et des clients.

Il importe de ne pas créer
de distorsions commerciales
entre les différentes catégories de fret ferroviaire.