

# Trafic merchandises

Objektyp: **Group**

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

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

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

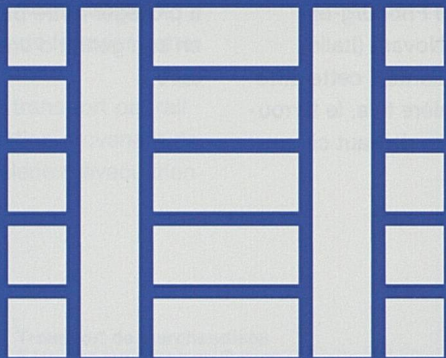
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

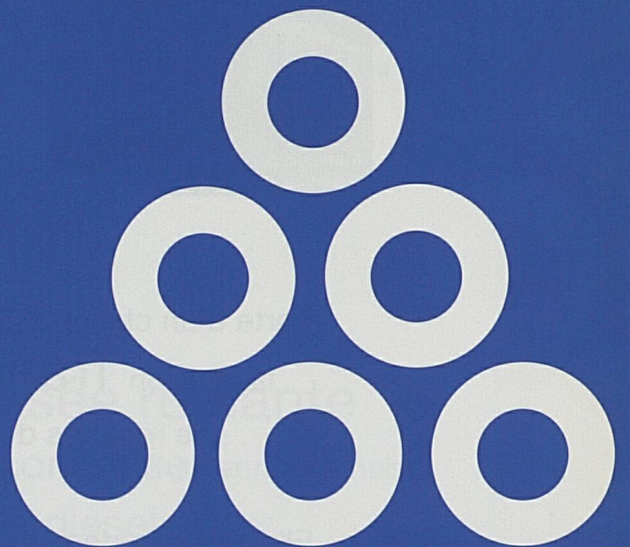
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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**





## L'environnement à l'heure du ferroutage

### Une protection de l'environnement durable

Dans le domaine du trafic marchandises aussi, la part du rail sur le marché des transports se révèle la voie la plus efficace pour réduire la pollution en Suisse, et ainsi appliquer les objectifs que s'est fixés la SA CFF en matière d'environnement. Du fait de leurs qualités exceptionnelles pour les transports en masse, les chemins de fer, écologiques et peu gourmands en énergie, sont tout simplement prédestinés au transport de marchandises. Ils entendent d'ailleurs bien conserver et asseoir cet avantage écologique qu'ils possèdent sur leurs concurrents.

Pour rester concurrentiels sur le marché européen et conserver le droit de circuler 24 heures sur 24, les CFF doivent placer la réduction des nuisances sonores en tête de leurs priorités. La division Trafic marchandises s'attache

donc à l'amélioration du matériel roulant existant et à la mise en service de nouveaux wagons marchandises plus silencieux. L'un des facteurs importants de la performance écologique, surtout pour le transport de produits dangereux, réside dans la sécurité, qui est l'un des atouts de la SA CFF. La certification ISO 9001 pour le trafic marchandises représente donc un argument écologique de plus en plus important pour les CFF, et répond à une stratégie axée sur la satisfaction des besoins croissants des clients en la matière. Cette certification atteste de la maîtrise des processus garantissant un transport sûr, performant et sans incident.

### Innover pour conquérir des parts de marché

#### La chaussée roulante Lötschberg-Simplon

Suite à un appel d'offres public, la Confédération a attribué au BLS Chemin de Fer du Lötschberg SA, à HUPAC SA et à CFF Cargo le mandat de réaliser une offre de transport combiné entre Fribourg-en-Brigau (Allemagne) et Novara (Italie). Baptisée «chaussée roulante», cette offre permettra, pour la première fois, le ferroutage des camions de 4 m de haut circu-

lant entre l'Allemagne et l'Italie, pour la traversée de la Suisse. Le chauffeur, lui, voyagera confortablement en wagon couchette, ce qui lui permettra de respecter ses heures de repos obligatoires. La chaussée roulante, dont l'inauguration est prévue pour le début 2001, constitue un moyen efficace pour transférer rapidement le transport des marchandises de la route au rail puisqu'elle n'exige aucun investissement particulier de la part des transporteurs routiers. Elle représente un pilier de la politique suisse des transports, de la convention de transit passée en 1992 entre la Suisse et l'UE ainsi que de l'article sur la protection des Alpes, approuvé par le peuple suisse en 1994. La chaussée roulante permettra d'éviter le transit de quelque 100'000 poids lourds par an sur les routes suisses. Les projets d'extension jusqu'à la mise en service du tunnel de base du Lötschberg en 2006/2007 misent quant à eux sur une capacité de plus de 300'000 camions.

La chaussée roulante devrait ainsi absorber une partie du trafic supplémentaire résultant de la levée progressive de la limite des 28 tonnes, et contribuera à protéger notre paysage alpin, unique en son genre, d'une pollution supplémentaire.



Transport par rail de matériaux d'excavation



Ferroutage des poids lourds

Forte d'un chiffre d'affaires annuel d'environ un milliard de francs, la division **Trafic marchandises** est la seconde source de recettes de la SA CFF par ordre de grandeur et emploie 3'600 personnes.

Elle propose des solutions compétitives pour le transport des marchandises, en Suisse et à l'étranger, et collabore avec différents partenaires afin de mettre au point une offre intégrée et adaptée aux besoins des clients.



## Optimisation de l'offre en transports pour compte propre

### Optimisation des transports pour compte propre en Valais

Depuis 1996, le transport pour compte propre d'Alusuisse, qui représente 7'000 wagons entre Gampel et Chippis, soit 175'000 tonnes de fret par an, est assuré non plus par trois trains réguliers mais par un train complet axé spécialement sur les besoins de l'entreprise.

Cette offre sur mesure pour le trafic local de marchandises entraîne une diminution des transports routiers de 200'000 km par an, soit 3'000'000 tonnes/km, et contribue ainsi grandement à réduire la pollution dans la région montagneuse concernée.

### Le rail pour les matériaux d'excavation

Depuis quelques années, le transport des matériaux d'excavation provenant de grands chantiers se fait de plus en plus par le rail plutôt que par la route. Le chantier de la Transjurane A16, entre 1990 et 1995, a été à cet égard exemplaire; les travaux reprendront de 2004 à 2014, et il est prévu de poursuivre la collaboration avec les chemins de fer pour cette nouvelle étape.

En 1997 et 1998, le transport par rail des matériaux d'excavation provenant de la construction de la galerie d'évacuation

des eaux usées de Glatt à Zurich Nord/Limmattal a évité à la ville de Zurich d'être envahie par les poids lourds.

Depuis 1998, et jusqu'en 2006 selon les prévisions, les chemins de fer sont chargés d'évacuer les matériaux d'excavation des chantiers de l'A4 et de l'A20, ainsi que les matériaux provenant de leurs propres travaux sur le tunnel Zurich-Thalwil. Si ces transports étaient assurés par la route, ils entraîneraient environ 1,5 trajet de poids lourds à la minute.

Pour le chantier de l'A2, aux environs de Schlund (LU), dont l'évacuation des matériaux a également été confié à la SA CFF, le volume à transporter représente jusqu'à deux trains complets par jour.

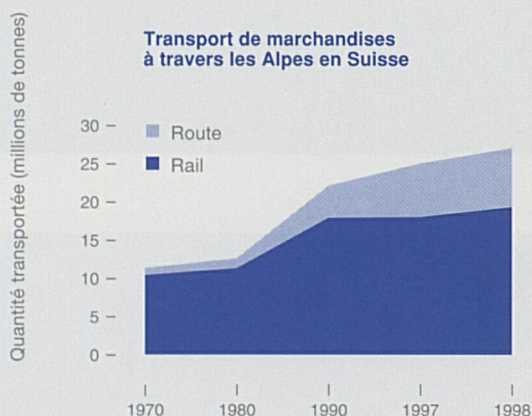
Il va de soi que la SA CFF assure aussi l'évacuation des matériaux provenant de ses propres chantiers, pour

autant que cela soit à la fois possible et judicieux sur le plan écologique. Ainsi, durant la construction du S-Bahn de Zurich, les résidus du percement des tunnels ont été évacués par chemin de fer entre 1984 et 1989. Il en va de même pour le tunnel Zurich-Thalwil, déjà évoqué, et pour AlpTransit.

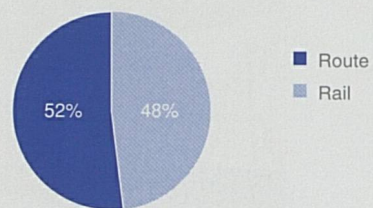
### Transport de ciment par le rail

Les chemins de fer détiennent 52 pour cent du marché que représente le transport de ciment suisse à l'échelon national. CFF Cargo entretient des relations étroites avec l'industrie suisse du ciment et garantit la poursuite de cette collaboration à moyen et à long terme.

Comme à chaque fois que les chemins de fer gagnent des parts de marché, le transfert au rail du transport du ciment déleste le réseau routier et réduit la pollution atmosphérique.



**Part de marché pour le transport de ciment**



A raison de 105'000 poids lourds par an, la **chaussée roulante** permettra dès 2001 d'économiser annuellement quelque 10 millions de litres de diesel.

Avec ce carburant, un camion pourrait faire 750 fois le tour de la terre,

voire 2'300 fois à compter de 2006/2007,

où le nombre de poids lourds devrait atteindre 315'000.



## Respecter l'environnement en toute sécurité

Le système certifié de gestion de la qualité pour le trafic marchandises et les prestations de logistique sur le réseau de la SA CFF et de ses partenaires de production garantit une gestion homogène des processus, fondement de la qualité et de la sécurité. Ce système permet de réduire les risques et d'augmenter la sécurité, notamment pour le transport de produits dangereux. S'y ajoute l'entretien ciblé du matériel roulant, pour éviter ou limiter la pollution. La certification ISO représente sur le marché du trafic marchandises un label de qualité de plus en plus demandé, qui ne manquera pas de renforcer la position des chemins de fer face à la concurrence.

## Diminuer les nuisances sonores des trains marchandises

Conscients des nuisances sonores provoquées par le passage des trains, les CFF se sont lancés dans un programme de construction de wagons moins bruyants. En 1996, 30 wagons à faces coulissantes, 18 wagons à rail et 66 wagons destinés au transport de chars ont été équipés de freins à disque et transformés pour être plus silencieux. En 1998, 50 wagons porteurs ACTS et 100 bogies ont bénéficié à leur tour de ces mesures.



Des transports sûrs réduisent les risques de pollution

Le crédit antibruit alloué dans le cadre de l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics permet d'équiper les wagons de roues à faible contrainte interne et de freins en matière synthétique, ce qui représente déjà à la source une réduction du bruit de 50%.

L'homologation de ces composants par l'UIC, à laquelle les CFF participent activement, est prévue pour l'automne 2000. A compter de 2001, tous les wagons marchandises pouvant être utilisés durant encore au moins 10 ans seront équipés en conséquence. Dès que les freins en matière synthétique auront été homologués, les nouveaux wagons en seront eux aussi équipés; ils seront donc moins bruyants dès leur sortie d'usine.

### Le bruit ne connaît pas de frontières

Le bruit causé par les trains est un problème international, qui ne peut être résolu par les seules compagnies nationales. Pour un pays de transit comme la

Suisse, la collaboration avec les autres sociétés européennes de chemins de fer revêt donc une importance toute particulière, si l'on entend trouver rapidement une solution aux nuisances sonores causées par les wagons, notamment les wagons marchandises. La SA CFF s'engage très activement dans ce domaine et, grâce à sa participation dans les instances internationales, contribue largement à une diminution rapide des nuisances sonores causées par les trains internationaux.

## Economies d'énergie dans le trafic marchandises

### Une à l'avant, l'autre à l'arrière

En dotant les trains marchandises de deux locomotives au Gothard, les CFF économisent de l'énergie. Le principe est le suivant: deux locomotives pilotées à distance et impeccablement coordonnées, l'une se situant à l'avant et l'autre à l'arrière du train, réinjectent dans le réseau de caténaires l'énergie de freinage produite à la descente.

Equiper les wagons marchandises

de freins en matière synthétique permet d'obtenir

à la source une **réduction du bruit**  
de 50 pour cent.