

Trafic merchandises

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(2002)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Les frontières volent en éclats.

32

Dans le trafic marchandises, l'exercice 2002 a été marqué par le lancement de Swiss Rail Cargo Köln et la mise en place de Swiss Rail Cargo Italy. En créant ces deux filiales, CFF Cargo fait voler en éclats les frontières sur l'axe Nord-Sud. Au niveau du trafic intérieur, «Cargo Domino» ouvre de nouvelles perspectives. Ces évolutions positives contrastent avec les interruptions d'exploitation dans le Sud et le fléchissement conjoncturel, qui ont entraîné un recul significatif du trafic.

Trafic avec l'étranger en recul – trafic intérieur en progression.

Avec 9,73 milliards de tonnes-kilomètres (contre 10,53 milliards en 2001) et 54,9 millions de tonnes transportées (contre 59,0 millions en 2001), le trafic marchandises a enregistré un net recul de son trafic en 2002, qui l'a fait retomber au niveau des résultats de l'année 1999. Le produit du trafic, y compris les transports internes, est lui aussi en baisse de 6,6 pour cent, avec 1076 millions de francs (contre 1151 millions en 2001). Ce résultat médiocre est dû, d'une part, aux longues et nombreuses interruptions d'exploitation dans le Sud et, d'autre part, à la morosité conjoncturelle. A la suite d'un accident survenu le 21 février à hauteur de Chiasso, sur l'artère principale du transit alpin, le trafic marchandises a été fortement restreint durant quatre semaines. En raison de glissements de terrain les 22 février et 3 mai, le tronçon Luino-Bellinzona a dû, à chaque fois, être entièrement fermé à la circulation pendant près de trois semaines. Enfin, le 1^{er} décembre, des infiltrations d'eau ont provoqué la fermeture totale, pour une période illimitée, du tunnel Monte Olimpino II situé sur le tronçon Chiasso-Albate. Le transport ayant dès lors dû être effectué par la route et l'axe du Brenner, cette fermeture est à l'origine de pertes. La baisse cumulée du chiffre d'affaires avoisine les 20 à 30 millions de francs.

Trafic de transit touché de plein fouet.

Le cumul de ces facteurs négatifs a touché de plein fouet le trafic de transit, où les prestations de transport ont chuté de 11,8 pour cent, reculant de 5,96 à 5,26 milliards de tonnes-kilomètres. En baisse de 12,5 pour cent, le domaine des importations/exportations a enregistré un recul similaire. En revanche, le trafic intérieur a été le seul à progresser de 3,2 pour cent, s'inscrivant à 2,35 milliards de tonnes-kilomètres (contre 2,28 milliards en 2001).

Si l'on opère une répartition sectorielle du trafic, CFF Cargo enregistre les plus forts reculs dans les secteurs fortement tributaires de la conjoncture, à savoir le bois, le papier et le verre (-20,3 pour cent), et dans le domaine des prestations avec les partenaires commerciaux/entreprises de transport (-20,6 pour cent). Le secteur du commerce, qui résiste mieux aux fluctuations conjoncturelles, s'est avéré stable (+/-0,0 pour cent). A l'inverse, les secteurs de l'agro-alimentaire (+2,8 pour cent) et de la construction (+8,1 pour cent) ont enregistré un réjouissant regain d'activité.

La filiale Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC Köln) a contribué aux prestations de transport à concurrence de 113 millions de tonnes-kilomètres. Il s'agit avant tout de transports d'hydrocarbures et de produits chimiques ainsi que de transports combinés.

Tassement du trafic transalpin en raison de la morosité conjoncturelle et d'interruptions d'exploitation.

La morosité conjoncturelle et les quatre longues interruptions d'exploitation à Chiasso et Luino ont mis à mal le trafic transalpin, qui a reculé de 10%, le transport par wagons complets enregistrant la plus forte baisse. La baisse d'activité de la chaussée roulante s'explique par le transfert du trafic du St-Gothard (profil de 3,8 mètres) sur l'axe du Lötschberg (profil de 4,0 mètres), et donc sur la nouvelle entreprise RAlpin, dans laquelle CFF Cargo détient une participation de 40%.

en millions de tonnes nettes*	2002	2001	Variation
Transport par wagons complets	8,61	10,42	- 17,4%
Trafic combiné non accompagné	11,19	11,25	- 0,5%
Chaussée roulante	0,87	1,30	- 32,7%
Total	20,67	22,96	- 10,0%

*Valeurs arrondies

Prédominance du trafic de transit dans les prestations de transport.

Le trafic de transit représente plus de 50% des prestations de transport de CFF Cargo en Suisse. La morosité conjoncturelle en Allemagne et en Italie a pesé sur le résultat de CFF Cargo.

en milliards de tonnes-kilomètres nettes*	2002	2001	Variation
Prestations de transport en Suisse			
- Trafic intérieur	2,35	2,28	+ 3,2%
- Trafic d'importation	1,29	1,39	- 6,7%
- Trafic d'exportation	0,71	0,90	- 21,3%
- Trafic de transit	5,26	5,96	- 11,8%
Prestations de transport à l'étranger	0,11	-	-
Total	9,73	10,53	- 7,6%

*Valeurs arrondies

Swiss Rail Cargo au Nord et au Sud.

L'application de la stratégie de croissance de CFF Cargo sur l'axe Nord-Sud a été marquée par deux événements importants. Au Nord, le 24 juin 2002 a constitué une date historique, avec la création de la filiale Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC Köln), au terme d'intenses travaux préparatoires. CFF Cargo détient la majorité des parts, avec une participation au capital de 51 pour cent, les autres sociétaires étant Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) avec 44 pour cent des parts et Hupac SA, avec 5 pour cent. Après avoir progressivement relayé la société S-Rail Europe (joint-venture entre CFF Cargo et Hupac), SRC Köln assume désormais l'entière responsabilité de ses transports, et ce depuis le changement d'horaire du 15 décembre 2002.

SRC Köln développe avant tout le trafic de marchandises sur l'axe Ports de la mer du Nord-Cologne-Bâle et, en coopération avec la maison-mère CFF Cargo, plus au Sud. CFF Cargo offre ainsi des services de transport d'un seul tenant. Si l'on comptait dix trains par jour lors de la création de SRC Köln, ce chiffre a doublé à la fin de l'année. Le concept de l'entreprise se fondant sur un horaire systématisé, les trains sont répartis régulièrement sur la journée, ce qui permet une utilisation très économique des ressources.

Le trafic de marchandises au nord de Milan sous le contrôle des CFF.

CFF Cargo n'a pas fait autant de progrès dans la mise en œuvre de sa stratégie au Sud. Depuis 2001, la société, fidèle à ses principes, a tenté de collaborer étroitement avec FS Trenitalia Cargo en vue d'améliorer la qualité et la ponctualité du trafic, l'objectif final étant son intensification. Concrètement, ce désir de coopération a pris forme avec la mise en place d'une unité commerciale commune, «Transalp», chargée de gérer progressivement l'ensemble du trafic de marchandises Suisse-Italie. Après des débuts prometteurs sur le tronçon pilote Chiasso-Lecco, cette approche ne s'est toutefois pas avérée porteuse. Les nombreux efforts déployés de part et d'autre n'ont pas suffi à apporter les améliorations durables qui s'imposaient en matière de productivité et de ponctualité. Les CFF ont donc décidé de se retirer de ce projet commun en décembre 2002.

La coopération avec FS Trenitalia Cargo se concentre donc désormais sur les transports en direction du Sud et du Centre de l'Italie. Par contre, pour proposer ses services de transport dans la région du Nord milanais (de Brescia à Novara), CFF Cargo va mettre sur pied une filiale italienne pour le début de l'année 2003, Swiss Rail Cargo Italy S.r.l. (SRC Italy). L'objectif est de faire circuler les premiers trains de marchandises en libre accès dans la région située au nord de Milan sous la responsabilité de la filiale des CFF, et ce à partir du 15 décembre 2003.

Lancement de nouveaux produits.

Sur le front du trafic intérieur, CFF Cargo poursuit une stratégie de croissance modérée basée sur de nouveaux produits. Dans ce contexte, le lancement du produit «Cargo Domino» à la fin de l'été 2002 a fait date. «Cargo Domino» est un produit du transport combiné route-rail. La partie principale du mandat de transport s'effectue sur rail, les opérations en amont et en aval sur route. Le cœur du dispositif est une installation de transbordement qui facilite considérablement le chargement des conteneurs de camions sur les wagons, sans recourir à des terminaux onéreux et volumineux. En liaison avec le réseau Cargo Express, CFF Cargo peut ainsi proposer un véritable service de transport de porte à porte avec une garantie de livraison le lendemain, tout en optimisant sensiblement l'utilisation de la surface au-delà de la zone de rayonnement des gares de marchandises et des voies de desserte.

Les premiers clients utilisent Cargo Domino depuis la mi-2001. Les expériences positives engrangées durant cette phase pilote ont permis de réunir les fonds nécessaires à un premier plan d'extension, de 32 millions de francs. Cette somme a servi à l'achat de 200 wagons porteurs ainsi que 270 conteneurs à rideaux coulissants, isothermes ou réfrigérants. D'autres types de conteneurs seront loués en fonction des besoins. Parmi ses clients, Cargo Domino compte notamment les représentants de la grande distribution comme Coop, Usego, Manor, Migros et Waro, qui peuvent, par ce biais, approvisionner des réseaux de filiales sélectionnés directement à partir de leurs centrales de distribution. La tendance de la grande distribution à regrouper de petits centres régionaux dans des centrales de distribution en gros va augmenter le potentiel des transports Cargo Domino dans les prochaines années.

Du sur mesure pour les trains complets.

Dans le cadre de la reprise des transports Lokoop, CFF Cargo a différencié ses services réservés aux trains complets et propose désormais aux clients deux niveaux de qualité:

- dans le cas du produit de qualité «Cargo Train flexi», le client bénéficie de services additionnels et d'une grande souplesse au niveau du déroulement de l'opération de transport (plages horaires, quantités);
- en ce qui concerne le produit de base «Cargo Train fix», le client renonce aux services additionnels et commande des structures quantitatives et des plages horaires fixes, ce qui permet à CFF Cargo de rentabiliser encore plus sa production et, partant, d'abaisser les prix.

Enfin, lors du changement d'horaire du 15 décembre 2002, CFF Cargo a lancé le réseau de jour Cargo Express. Celui-ci fonctionne selon les mêmes principes que le réseau Cargo Express Nuit: une seule opération de triage permet de réduire les délais entre les principaux points de trafic, dans les transports nationaux. Le rail devient ainsi une véritable alternative au transport routier pour les produits frais et les denrées périssables.

Nouvelles locomotives.

Pour la première fois depuis les légendaires «crocodiles», les CFF exploitent des locomotives spécialement conçues pour le trafic de marchandises. La locomotive Bombardier Re 482 est une locomotive interopérable qui peut être utilisée tant sur le réseau ferroviaire suisse que sur le réseau ferroviaire allemand. Avant tout destinée à la traction sur l'axe Cologne-Bâle-Erstfeld (-Chiasso), elle fonctionne également avec d'autres trains en Suisse et en Allemagne. La première série de 10 unités a été mise en service à la mi-juin 2002. Les trois premiers exemplaires de la seconde série de 40 unités, commandée en août, ont déjà été livrés en décembre. Chacune de ces locomotives pour trains de marchandises a coûté quelque 4,5 millions de francs, soit environ 30 pour cent de moins que les locomotives universelles Re 460 acquises à partir de 1991.

La transformation de la première Re 420 (dorénavant Re 421) en locomotive interopérable vient d'être achevée aux Ateliers industriels de Bellinzzone; celle-ci pourra donc fonctionner comme la Re 482 sur les réseaux ferroviaires allemands et suisses. La transformation de douze autres locomotives est en cours.

Pour la traction Suisse-Italie, la technologie interopérable ne suffit pas. Compte tenu des différents systèmes de courant, il faut des locomotives bicourant fonctionnant avec un courant alternatif de 15 kV et un courant continu de 3 kV. En avril, les CFF ont adopté une enveloppe de 100 millions de francs pour l'achat d'une première tranche de 18 locomotives bicourant pour le trafic Suisse-Italie. L'appel d'offres a été effectué selon les règles de l'OMC durant l'exercice sous revue, l'adjudication ayant lieu au printemps 2003.

Nouveaux véhicules de manœuvre et wagons plus «silencieux».

Le parc des véhicules de manœuvre va être renouvelé et unifié. A partir de l'automne 2003, CFF Cargo va ainsi recevoir 40 locomotives diesel de type Am 843, également conçues pour les divisions Infrastructure et Voyageurs. La livraison progressive de ces unités fabriquées par la société Vossloh AG de Kiel va permettre aux équipes régionales Cargo de mieux rentabiliser leur production.

Pour la première fois depuis 10 ans environ, CFF Cargo a mis en service un assez grand nombre de nouveaux wagons. L'exercice 2002 a été marqué par la livraison de 150 wagons réfrigérants (type Hbbillnsuy) ainsi que de 120 wagons à céréales (type Tagnpps), qui satisfont aux toutes dernières normes relatives aux produits alimentaires et qui remplacent les anciens wagons en aluminium des années 1970. Un appel d'offres a été lancé pour l'achat de 100 wagons à céréales supplémentaires, 200 wagons porte-conteneurs (type Sgnss) ainsi que 200 wagons à parois coulissantes (type Hbbillnss) et 270 conteneurs pour le produit Cargo Domino. Les nouveaux wagons sont tous équipés de freins antibruit à semelles en plastique, qui réduisent les nuisances sonores de 10 décibels environ, ce qui, pour l'oreille humaine, revient à une diminution de moitié du bruit.

Détecteurs de déraillement: retard dans les travaux d'équipement.

Les centres d'entretien du matériel roulant de Cargo (G-SR) ont commencé à équiper de détecteurs de déraillement les 623 wagons spéciaux destinés au transport de produits pétroliers. Les coûts d'installation, qui avoisinent 1,3 million de francs, ont été imputés au fonds de marchandises dangereuses. L'installation de détecteurs de déraillement s'inscrit dans le cadre de la déclaration signée le 27 juin 2002 par la Confédération (DETEC), la Société Suisse des Industries Chimiques (SSIC) et les CFF afin d'améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses. En signant cet accord, les CFF s'étaient engagés à monter des détecteurs de déraillement sur les 623 wagons-citernes d'ici le début 2003. En raison de disponibilités insuffisantes, les travaux ont pris du retard. A la fin de l'année 2002, 400 wagons-citernes seulement avaient été équipés.

Satisfaction de la clientèle en hausse.

La satisfaction des clients de Cargo s'est à nouveau légèrement améliorée par rapport à l'année précédente, pour atteindre 7,47 points sur 10 (contre 7,38 en 2001). Le service de facturation et le suivi des clients assurés par le Centre Service Clientèle (KSC), notamment, ont obtenu une meilleure note. La restructuration du KSC en différents secteurs et le développement d'un service Telesales pour les petits clients et la clientèle occasionnelle récoltent donc leurs premiers fruits. CFF Cargo a en revanche été moins bien notée au niveau du conseil à la clientèle. Cela s'explique, d'une part, par l'introduction de nouveaux critères dans le sondage – par exemple celui de la «contribution aux concepts de transport et de logistique» –, et, d'autre part, par les nombreux changements au sein du personnel, suite à la réorganisation de la vente fin 2001/début 2002.

En matière de ponctualité, CFF Cargo a rempli son contrat. Au total, 91 pour cent des trains de marchandises sont arrivés à destination à l'heure, c'est-à-dire avec un retard de 30 minutes maximum, ce qui représente un pour cent de plus que l'objectif visé. Au niveau du trafic intérieur, traditionnellement plus ponctuel, 93 pour cent des trains ont atteint cet objectif.

Une restructuration socialement acceptable.

A la fin de l'année 2002, les effectifs de CFF Cargo étaient de 4929 personnes employées à plein temps (contre 5182 en 2001). La réduction des effectifs est due à une fluctuation naturelle et à un programme de suppression des postes adopté au second semestre en réaction au fléchissement conjoncturel. Celui-ci a touché au total 113 collaborateurs, affectés à la centrale de CFF Cargo à Bâle ou dans les autres régions. Socialement acceptable, ce programme est fidèle au principe selon lequel les CFF se refusent à tout licenciement pour raisons économiques. La plus grande part des suppressions de postes intervient par le biais de départs à la retraite anticipés au sein de la surface. Les autres membres du personnel concernés se sont vu proposer le projet d'accompagnement et de soutien CFF, baptisé «Chance».

Au 1^{er} mars, CFF Cargo a vendu ses entrepôts qui n'ont pas de lien direct avec le transport ferroviaire au groupe logistique européen Rhenus Alpina. Les 41 membres du personnel demeurent couverts par les dispositions de la Convention collective de travail CFF Cargo.

Tensions à l'horizon.

Le développement soutenu sur l'axe Nord-Sud demeure le principal objectif stratégique de CFF Cargo en 2003, malgré un début d'année difficile en raison du fléchissement conjoncturel et de la fermeture prolongée du tunnel Monte Olimpino II à Chiasso, ouvrage important pour le fret. La priorité est donnée à la consolidation et à l'extension des filiales Swiss Rail Cargo en Allemagne et en Italie. Dans ce contexte, il est nécessaire de consolider et d'intensifier les ventes en Allemagne ainsi que de (ré)activer les ventes en Italie. CFF Cargo va continuer à développer la production sur l'axe allemand du Rhin. Dans le Nord de l'Italie, elle entend constituer progressivement de toutes pièces sa propre capacité de production.

Sur le marché suisse des transports, CFF Cargo souhaite renforcer son assise, notamment par le nouveau concept de trafic par wagons complets. Le réseau de jour Cargo Express et Cargo Domino vont être développés pour soutenir l'évolution du transport intérieur, positive en dépit de la stagnation économique, ce qui contribuera à insuffler une croissance modérée en Suisse.

La décision des CFF de faire produire ses propres trains en accès libre dans le Nord de l'Italie a créé des remous sur le marché. CFF Cargo table sur un nouveau durcissement de la concurrence au niveau du transport de marchandises au cours de l'année 2003 et sur l'arrivée éventuelle de nouveaux concurrents, tant en Suisse que dans le Nord de l'Italie.