

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

1 | 11



Intense... 4

... la culture de la sécurité de SBB Cargo.

Dangereuses... 8

... les marchandises, sûr le transport.

Concluants... 12

... les débuts de SBB Cargo International.

Infernales... 16

... mais sûres, les pistes de Russi.



Photo de saison.

Ecran de veille: à télécharger maintenant.

Les marchandises encombrantes sont particulièrement exigeantes en matière de sécurité. Une grume qui se déporte lors du chargement peut menacer les trains passant sur la voie voisine. SBB Cargo a donc affecté certaines gares au chargement du bois et organise des ateliers de sécurité avec les clients. Photo: chargement de bois à Brigue (VS).

Découvrez le voyage virtuel à travers l'univers visuel de ce magazine – en écran de veille.

A télécharger simplement sur votre ordinateur. Nous vous souhaitons un bon divertissement!





Vivre la sécurité.

Chère lectrice, cher lecteur,

Pour nous, c'est déjà presque une évidence: tous les jours, les trains de SBB Cargo se rendent de A à B en toute sécurité. Derrière cette évidence se cache, comme souvent pour un tel défi, beaucoup de travail et un constat sans appel: la sécurité est l'élément essentiel de la culture d'entreprise.

C'est précisément parce que SBB Cargo a une grande responsabilité dans le trafic ferroviaire que la sécurité est primordiale pour nous: chaque année, nos trains transportent plus de 10 millions de tonnes de marchandises dangereuses. Rien ne doit donc être laissé au hasard, et la sécurité est toujours notre priorité, à tous les niveaux de l'entreprise.

Nicolas Cedraschi, responsable Sécurité chez SBB Cargo, poursuit deux objectifs, comme il le dit dans son interview: d'une part, chaque collaborateur doit pouvoir rentrer chez lui en bonne santé le soir. Et d'autre part, les trains doivent arriver à destination sans incidents.

Une gestion moderne de la sécurité est basée sur l'analyse des risques et sur leur traitement. Il est déterminant de passer d'une approche réactive à une approche préventive du danger. Car la sécurité n'est pas une évidence, mais une discipline de fer. Nous y travaillons pour le bien de nos clients, de nos collaborateurs et de la Suisse. Car, au final, la sécurité est synonyme de durabilité.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **De la base au sommet.**
La sécurité vaut pour toute l'entreprise.
- 6 **Prévoyant.**
«Monsieur Sécurité» de SBB Cargo.
- 8 **Dangereux – mais sûr!**
Le transport des marchandises dangereuses.
- 10 **L'œil averti.**
Aucun risque de vis desserrée.
- 12 **Partenariat.**
Bon début pour SBB Cargo International.
- 14 **Ballast.**
Prix. Helpdesk. Transport Logistic.
- 16 **Russi construit.**
Des pistes de ski rapides mais sûres.
- 17 **Risque subjectif.**
Chronique de Simone Dohle.
- 18 **Attention à la routine!**
Jonathan Sulmoni, coach Sécurité de Cargo.



La **sécurité** avant tout.

La sécurité est la priorité absolue pour SBB Cargo. Afin que celle-ci puisse être réalisée partout et à tout moment, l'entreprise forme tous les collaborateurs, du CEO jusqu'à l'agent de manœuvre, dans des ateliers de sécurité spécifiques.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: BERNHARD LOCHMATTER



Le chargement de grumes est délicat, car une mauvaise manipulation pourrait représenter un danger pour les trains sur les voies voisines.

Deux grands posters sont affichés dans la salle de réunion de la direction de SBB Cargo, au siège à Bâle. On peut y voir des personnages de BD, une statistique sur les accidents, des wagons décorés, en route vers le succès, et des colonnes de couleur: autant de thèmes auxquels il faut s'atteler. De nombreux post-it avec des notes manuscrites de Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, sont collés dessus. Ce qui, à première vue, paraît plutôt amusant, est en fait l'approche d'un thème extrêmement sérieux: le poster fait partie de «l'atelier Sécurité» de SBB Cargo. On ne trouve pas seulement ces posters à l'étage de la direction à Bâle, mais aussi dans toute la Suisse, dans cent bureaux et salles de réunions, toujours recou-

verts d'autres post-it avec d'autres écritures manuscrites, d'autres problèmes et mesures, selon le champ d'activité de l'équipe concernée. Ils ont néanmoins un but commun: augmenter la sécurité et éviter les accidents (cf. page 18).

La culture de la sécurité.

Les ateliers Sécurité prouvent combien ce thème est essentiel pour SBB Cargo. Ils reflètent à l'évidence l'implication et la formation des collaborateurs, au niveau du groupe entier. Au niveau de l'encadrement, ces ateliers signifient, par exemple, discuter et planifier la mise en œuvre de directives de sécurité inter-

nationales. Ailleurs, c'est une équipe de manœuvre qui identifie une situation de travail dangereuse et prend des mesures pour y remédier. «A la base, on trouve toujours le même credo – «La sécurité commence par moi» –, et ce comportement doit se généraliser à tous les niveaux de la hiérarchie», déclare Nicolas Cedraschi, responsable Sécurité chez SBB Cargo.

La pratique de cette culture de la sécurité porte déjà ses fruits en termes d'accidents du travail: depuis 1994, les incidents ont diminué de deux tiers et se limitent aujourd'hui à 3% des collaborateurs par an. «Ce sont encore trois de trop», ajoute Nicolas Cedraschi, «et >

pour arriver quasiment à zéro, il faudrait un pas de géant. Et c'est précisément à cela que nous travaillons dans le cadre de ces ateliers.»

Le critère de qualité suprême.

Le public et les clients sont nettement plus soucieux de la sécurité d'exploitation que de la sécurité au travail. Acheminer un train de porte à porte en toute sécurité est considéré comme le critère de qualité suprême pour une entreprise ferroviaire. Et les mesures de sécurité influencent l'exploitation quotidienne de SBB Cargo en conséquence. Elles s'appliquent bien avant le départ d'un train, dès la maintenance rigoureuse du matériel roulant. Cette maintenance est la pierre angulaire qui permet d'éviter les accidents sur le rail. SBB Cargo est la première entreprise ferroviaire européenne certifiée Entity in Charge of Maintenance (ECM). Une entreprise ECM s'engage à entretenir ses wagons conformément au plan de maintenance et aux directives internationales en vigueur.

Depuis début 2011, ne peuvent circuler sur le réseau ferroviaire européen que les wagons attribués à une entreprise certifiée ECM et dont

la maintenance correcte est ainsi garantie. «La reprise de wagons par des tiers est un des points de jonction que nous surveillons particulièrement, car c'est par là qu'un défaut de sécurité peut s'infiltrer dans notre système», précise N. Cedraschi. «L'ECM est donc une mesure importante concernant les risques sur tous les réseaux. Cela signifie que nous pouvons agir directement sur la maintenance de nos propres wagons d'après nos expériences, mais aussi disposer de partenaires appropriés avec les instances ECM d'autres entreprises.»

Charger et rouler en sécurité.

Des wagons correctement chargés et sécurisés sont tout aussi importants qu'un matériel roulant impeccable. C'est pourquoi nous attirons l'attention des clients de SBB Cargo sur les directives de chargement correspondantes dès l'entretien de vente. En signant les Conditions générales, ils s'engagent à les respecter. Elles concernent aussi bien le chargement des wagons que leur sécurisation pour le transport. Le chargement de marchandises longues (grumes p. ex.) est particulièrement délicat, parce que celles-ci peuvent pivoter et se déporter sur les voies voisines.

SBB Cargo a donc spécialement affecté au chargement du bois des gares disposant d'intervalles suffisamment grands entre les voies. Toutefois, si un point de chargement doit être exploité en raison de volume important alors que les distances de sécurité ne sont pas respectées, des filets métalliques protègent les autres trains.

A la base, toujours le même credo:
«La sécurité commence par moi.»

Nicolas Cedraschi

«Le bois est majoritairement chargé par des clients fidèles dont les transporteurs aguerris sont familiarisés avec nos directives de sécurité», explique Heinz Frauchiger, conseiller client pour la branche Bois de SBB Cargo. Et malgré tout, des ateliers sont régulièrement organisés avec les clients et leurs transporteurs pour leur rappeler les directives en vigueur et leur communiquer les nouvelles. Ils disposent par ailleurs sur Internet de toutes les règles de

De l'approche réactive à l'approche préventive du danger.

Nicolas Cedraschi est «Monsieur Sécurité» chez SBB Cargo. Avec la volonté d'éviter tout accident et la conviction qu'il faut anticiper les événements, il affronte les nombreux dangers auxquels une entreprise ferroviaire est quotidiennement exposée.

INTERVIEW: URSULA HOMBERGER – PHOTO: GIAN VAITL



comportement pour un transbordement sûr des marchandises.

Indépendamment de toutes ces mesures, aucun train ne quitte la gare sans avoir été contrôlé et approuvé par un contrôleur technique de SBB Cargo (cf. page 10). Une fois le feu vert donné, c'est la division CFF Infrastructure qui est responsable de la sécurité des installations sur le trajet et de l'exploitation.

... le contrôle, c'est mieux.

Chez SBB Cargo, les contrôles sont à l'ordre du jour pour les trains, mais aussi pour toute l'entreprise. C'est ainsi que des spécialistes internes de la sécurité examinent et évaluent, dans le cadre d'audits, des processus de travail entiers quant à leur conformité avec les exigences et les directives, par exemple la composition ou la préparation des trains.

Pour finir, l'Office fédéral des transports (OFT) agit en tant qu'organe de contrôle externe. Lors de contrôles d'entreprise, il arrête des trains de marchandises et contrôle leur aptitude à rouler et leurs papiers, comme pour un contrôle de poids lourds sur l'autoroute. Dans le cadre de la



L'atelier Sécurité de SBB Cargo: un thème sérieux présenté de façon amusante.

surveillance annuelle de la sécurité, l'OFT effectue aussi des audits chez SBB Cargo – de la direction à l'agent de manœuvre. Avec les mesures et contrôles de SBB Cargo, il existe ainsi un réseau de sécurité très dense qui réduit autant que possible les risques inhérents à l'exploitation d'une entreprise ferroviaire. ■

Nouveau service d'état-major QSU.

SBB Cargo a créé, depuis le 1^{er} janvier 2011, le nouveau service d'état-major Qualité, Sécurité, Environnement (QSU) qui rend directement compte au CEO. Ce service rassemble les forces des services auparavant répartis sur diverses unités centrales. Les flux d'information sont ainsi améliorés entre les trois thèmes qui sont étroitement liés et la gestion technique renforcée. Le service QSU est dirigé par Beat Gutzwiller, ancien responsable de l'audit.

M. Cedraschi, avez-vous un don pour la sécurité?
Je suis très soucieux de la sécurité des collaborateurs, des clients et de la population. Je n'ai toutefois pas de don pour cela (rire). Je suis fasciné par le défi analytique, car le thème de la sécurité se retrouve à tous les niveaux de SBB Cargo, et cela exige une réflexion interactive.

Comment devient-on responsable de la sécurité?
Outre une formation technique de haut niveau, il faut posséder des qualités de gestion, connaître le management de la qualité et avoir une solide expérience du domaine en question – dans mon cas le rail. Je suis ingénieur en électronique et j'ai travaillé

bonne santé le soir et, deuxièmement, nous voulons acheminer nos trains de A à B en toute sécurité. Nous voulons y parvenir en faisant de la sécurité notre culture, un thème prioritaire. Cela signifie que la sécurité doit se trouver en tête de l'ordre du jour de toute réunion, à n'importe quel niveau de l'entreprise; peu importe qu'il s'agisse d'une source de danger dans une gare de triage ou d'une décision stratégique. La sécurité doit donc être la première réflexion. La sécurité est bien entendu aussi synonyme de formation; dans nos ateliers de sécurité, qui sont organisés à tous les niveaux de la division Trafic de marchandises, le personnel est sensibilisé à la sécurité et formé en conséquence.

Que fait SBB Cargo pour la prévention?
Pour la prévention, il est essentiel d'analyser les événements et d'en tirer les leçons. Mais pas uniquement les événements qui se produisent réellement, également ceux qui ont failli se produire. C'est précisément l'évaluation de ce type d'incidents qui présente une valeur préventive élevée. Selon le degré de gravité, une telle analyse peut avoir une très grande portée, par exemple, jusqu'aux Ressources humaines où l'on peut être amené à revoir les critères de recrutement. Ces résultats entraînent des mesures qui sont ensuite mises en œuvre, puis contrôlées quant à leur efficacité par nos spécialistes de la sécurité.

Nous pouvons bien entendu aussi subir l'influence d'événements extérieurs. Après le déraillement d'un train de marchandises et l'explosion de deux wagons-citernes à Viareggio (Italie) en 2009, nous avons revu nos systèmes pour trouver les failles pouvant conduire à de tels malheurs. Entre-temps,

nous avons contrôlé les essieux de nos wagons et introduisons de nouveaux processus de contrôle.

N'est-il pas impossible pour une entreprise ferroviaire de maîtriser tous les risques?
C'est en effet un énorme défi. Nous sommes conscients qu'il existe toujours des risques. Même si théoriquement nous devons tous les maîtriser, c'est en dernier ressort l'homme qui peut faire des erreurs. Une gestion moderne de la sécurité est basée sur l'analyse de ces risques et sur leur traitement. Ceci est bien plus difficile que de gérer un événement. Un accident réel nous donne des points de repère concrets alors que le risque reste toujours abstrait. Et c'est précisément en cela que consiste ma mission de responsable de la sécurité: amener le management à prendre conscience des risques et à investir sa responsabilité dans des mesures appropriées pour les réduire. L'art consiste à passer d'une approche réactive à une approche préventive du danger.

Le thème de la sécurité se retrouve à tous les niveaux de SBB Cargo.
Nicolas Cedraschi

chez CFF Infrastructure où j'ai participé à l'introduction du Système européen de contrôle des trains ETCS; la sécurité jouait déjà un rôle essentiel à ce moment-là. Je suis responsable de la sécurité chez SBB Cargo depuis deux ans.

Comment aborder le thème très vaste de la sécurité?
Nous recherchons deux choses: premièrement, chaque collaborateur doit pouvoir rentrer chez lui en

Données personnelles.
Nicolas Cedraschi, 35 ans, est Responsable Sécurité chez SBB Cargo depuis deux ans. Il vit avec sa femme et ses deux fils (deux et quatre ans) à Muttenz, près de Bâle.



Sécurité des cargaisons dangereuses.

SBB Cargo transporte par an plus de 10 millions de tonnes de matières dangereuses, dont plus de 70 % de liquides inflammables comme l'essence, le fuel ou le kérosène. Plus les systèmes de sécurité des chargeurs, déchargeurs et transporteurs se recourent, moins le risque est grand.

TEXTE: BERNHARD RAOS – PHOTO: SBB CARGO

Klaus Hill est fier de ce bilan. Ces cinq dernières années, le responsable Marchandises dangereuses de SBB Cargo n'a dû évaluer qu'un seul accident dépassant le seuil défini: quelques centaines de litres de fuel s'étaient déversés dans un parc de stockage en Thurgovie. «Cet accident ne pourra plus se reproduire à l'identique. Un dispositif technique a été installé dans le parc à cet effet. Nous avons aussi amélioré la communication entre le chargeur et le transporteur.» SBB Cargo n'a pas non plus déploré d'accident grave sur des personnes dans ce type de transport depuis 2005.

K. Hill connaît son affaire. Le technicien en protection de l'environnement a occupé la même fonction dans une entreprise de transport avant d'entrer chez SBB Cargo en 2004. La formation est essentielle à ses yeux: «Les normes sont

Si les capteurs signalent des écarts, le train est stoppé.

définies dans les systèmes de management, les directives et la législation. Mais la sécurité ne peut exister que si tous les acteurs l'appliquent.» Et il existe particulièrement beaucoup de documents et de longues check-lists pour le transport des matières dangereuses.

Un cinquième de marchandises dangereuses.

Sur 50 millions de tonnes nettes transportées par SBB Cargo en 2009, 22 % étaient des marchandises dangereuses, les liquides inflammables (essence, diesel, fuel, kérosène) se taillant la part du lion avec 8 millions de tonnes. Chemoil, filiale de SBB Cargo spécialisée dans ce type de transport, fournit une grande partie des prestations de transport tout au long de la chaîne de livraison.

Tandis que SBB Cargo fournit les locomotives et achemine les trains, les wagons pour marchandises dangereuses appartiennent généralement à des prestataires privés. Ce qui crée une interface de plus. Il y a régulièrement des wagons qui ne sont pas étanches. Ces minifuites sont davantage dues à des négligences de maintenance qu'à des soupapes ou des clapets de verrouillage non étanches. «De telles

anomalies sont examinées avec le client et résorbées. Nous sommes tous dans la même barque», ajoute K. Hill.

C'est grâce au système de contrôle des trains au niveau national que le trafic de marchandises tout comme le trafic voyageurs satisfont à des normes élevées. Des capteurs mesurent par exemple la température des freins ou l'empattement. En cas d'écart par rapport à la norme, le train est stoppé. Ce qui rend le trafic de marchandises dangereuses plus sûr. ■

Directive pour le transport de marchandises dangereuses.

SBB Cargo a émis une directive qui doit être impérativement respectée par les clients lors de la remise de marchandises dangereuses. Elle s'applique aux chargeurs/déchargeurs et transbordeurs du réseau ferroviaire suisse et s'aligne sur le Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID) qui exige par exemple l'exclusion de certaines marchandises qui ne sont pas autorisées pour le transport ferroviaire.

SBB Cargo est chargée du transport mais ne doit ni charger, ni remplir ou vider les wagons. L'interface concernant la sécurité est donc le contrôle lors de la remise des marchandises dangereuses: les défauts sont résorbés si possible sur place ou entraînent une intervention chez le client. Le transport ne peut démarrer que lorsque les écarts sont corrigés. Le système de management de la qualité qui s'applique est certifié selon DIN EN ISO 9001.

Depuis 2003, SBB Cargo se soumet régulièrement aux contrôles SQAS (Safety and Quality Assessment System) pour remplir les standards élevés de la chimie. La directive de SBB Cargo définit aussi les documents d'accompagnement et déclarations de produits requis, ainsi que les consignes de sécurisation des cargaisons.

www.sbbcargo.com/fr/ang_sicherheit



NOUVELLES DU MARCHÉ

Traitement acoustique des wagons achevé.

Le traitement acoustique des wagons de marchandises a été achevé en décembre. Depuis 2005, SBB Cargo a traité 5492 wagons et remplacé notamment les cylindres de frein, ainsi que les mâchoires de frein en fonte par des semelles K (cf. «Question»). Seuls des wagons peu bruyants ont été acquis. A la fin de ce programme, 85 % des wagons Cargo ont été traités acoustiquement; les 15 % restants seront mis hors service dans les années à venir. Dans ce domaine, SBB Cargo est donc à la pointe en Europe.



Photo: Alain D. Bolliat

Qu'est-ce qu'une semelle K?



Les wagons font principalement du bruit parce que leurs roues ne sont pas totalement rondes. Les petites inégalités sont pour la plupart dues aux mâchoires de frein traditionnelles en fonte qui abîment les surfaces de course au freinage. Ce qui n'est pas le cas avec des mâchoires de frein en composite appelées semelles K: celles-ci préservent les surfaces de course et réduisent le bruit jusqu'à 10 décibels, ce qui représente la moitié du niveau sonore.



Aucun risque de **vis desserrée.**

Avant qu'un train ne quitte la gare de triage Limmattal, chaque wagon subit un contrôle technique. Jordan Gajic (26 ans) est l'un des 29 contrôleurs compétents. *Cargo* l'a accompagné lors d'un contrôle de train.

TEXTE: ALEXANDER SAHEB – PHOTOS: GIAN VAITL

Pas de repos nocturne à la gare de triage Limmattal. «C'est entre 20 et 4 heures qu'il y a le plus d'animation», raconte Jordan Gajic, le contrôleur technique Cargo qui se faufile entre les voies et les trains. Après une formation de gestionnaire en logistique, ce Lucernois de 26 ans a travaillé à Login, une filiale des CFF, avant de suivre en 2007 la formation de huit mois de contrôleur technique Cargo. Et depuis, son job, c'est de contrôler les trains de marchandises avant leur départ. J. Gajic et ses 28 collègues contrôleurs sont la dernière instance en matière de sécurité à la gare de triage Limmattal. Une fois leur accord transmis par radio à l'opérateur de trafic ferroviaire, les signaux de sortie passent au vert.

La plupart des trains contrôlés par J. Gajic comprennent quarante wagons et ont une longueur de 700 mètres. Il lui faut dans ce cas plus d'une heure pour contrôler les deux côtés du train. Aujourd'hui, un train plutôt court de 22 wagons est prêt à 17 h 40 sur la voie 407, au

Un profil de wagon tordu serait **très dangereux** dans un tunnel.

centre des voies. «Quelle que soit la longueur du train, je contrôle bien sûr minutieusement chaque wagon», dit J. Gajic. Une fois le train composé, un autre collaborateur a déjà attaché les wagons et branché les tuyaux de frein. Le contrôleur branche à présent le tuyau d'air comprimé du dispositif de préfreinage qui émet l'air comprimé habituellement fourni par la locomotive et permettant de vérifier les freins. J. Gajic peut télécommander le dispositif avec sa radio jaune. De l'air s'engouffre en sifflant et les semelles de frein se ferment en grinçant.

Le contrôleur examine à présent le premier wagon. C'est un wagon plat de type Ks chargé d'un grand conteneur jaune. J. Gajic jette un œil sur les tampons. Toutes les vis sont-elles serrées, les plateaux des tampons se touchent-ils sur toute la surface? Puis suit le contrôle de la cargaison. Afin que le conteneur ne glisse pas dans le wagon, on l'immobilise avec des cales en bois. J. Gajic vérifie si ces cales ont bien été mises et si elles sont placées assez prêt du conteneur. Passons à présent aux roues avant. Il tape sur la semelle de



Une heure pour quarante wagons: le contrôleur Jordan Gajic au travail.

frein avec un marteau à long manche et vérifie si elle est bien collée contre la roue. Le test est satisfaisant, le frein agrippe et les semelles de frein ne sont pas fissurées. Puis il contrôle le frein d'immobilisation du wagon. Il est en ordre, la roue jaune est dans la bonne position et le frein est ouvert. Il passe ensuite aux roues arrière. A la fin du wagon, le contrôleur vérifie encore une fois les tampons. Puis J. Gajic passe au wagon suivant.

Après plusieurs autres wagons chargés de conteneurs suivent des wagons avec de hautes parois en acier dont la tôle est cabossée partout. «Ils transportent de la ferraille d'acier», explique J. Gajic. Les bosses sont faites au chargement, lorsque la grue presse la ferraille dans le wagon. Il est très important que les parois ne soient pas fissurées et la structure du wagon pas tordue. Un profil de wagon tordu serait très dangereux dans un tunnel.

«Train 63536 prêt à partir!»

Si le contrôleur détecte un défaut sur un wagon, il faut voir si c'est dangereux pour l'exploitation ou non. Dans l'affirmative (ressort de suspension cassé p. ex.), le wagon doit immédiatement être retiré de la circulation et acheminé à l'atelier. Dans le cas contraire, un autocollant est apposé dessus et le wagon sera réparé après le trajet.

En queue de train, J. Gajic vérifie et allume le feu arrière. Il prend ensuite sa radio et déclenche le dispositif de préfreinage par télécommande. L'air s'échappe de tous les cylindres de frein, et au retour, il contrôle minutieusement

de l'autre côté du train si toutes les semelles de frein se sont détachées des roues.

Pour finir, J. Gajic retourne à la tête du train. Il est satisfait. Entre-temps, le mécanicien est arrivé et approche son Ae610 rouge des wagons. Un contrôle supplémentaire des freins est à nouveau effectué sur le premier wagon avec l'air comprimé de la locomotive. Puis J. Gajic s'adresse par radio à l'opérateur de trafic. «Train 63536 sur voie 407 avec premier numéro de wagon 813-0 prêt à partir», dit-il; le numéro de wagon permet à l'opérateur d'effectuer un contrôle supplémentaire.

Son travail est à présent terminé sur ce train. Et peu après, le signal devant la locomotive passe au vert. Les wagons défilent d'abord lentement, puis de plus en plus vite. Pour finir, le feu arrière rouge disparaît en clignotant au bout des voies. Et Jordan Gajic se dirige vers le prochain train en attente d'être contrôlé. ■



Michail Stahlhut, CEO de SBB Cargo International (à gauche), et Frank Schuhholz, Managing Director ERS Railways, lors d'une rencontre à Rotterdam.

Succès d'un partenariat solide.

Le 1^{er} janvier 2011, SBB Cargo International, la nouvelle filiale de SBB Cargo et de Hupac, a démarré son activité. Dès le début, l'entreprise a enregistré un grand succès: elle a remporté un gros mandat face à une concurrence très rude.

TEXTE: STEPHAN DIETRICH – PHOTO: CHRIS DE BODE

Après onze heures de trajet, le train de conteneurs de 550 mètres de long en provenance de Venlo (Hollande) arrive peu avant midi à la gare de triage de Muttentz, tracté par une locomotive d'ERS Railways. Pour cette dernière et son mécanicien, la route s'arrête là. C'est en effet SBB Cargo International qui assure la suite du transport jusqu'à Melzo près de Milan où la cargaison arrivera huit heures plus tard.

Cette nouvelle liaison revêt une importance particulière pour SBB Cargo: il s'agit du premier gros mandat que la toute jeune entreprise (voir encadré) a réussi à remporter. Et cela n'a pas

Les clients ont, eux aussi, confiance dans la nouvelle entreprise.

Michail Stahlhut

été facile: «En amont de l'attribution de ce marché, SBB Cargo International a dû s'imposer à plusieurs reprises contre d'autres concurrents également très performants et intéressés par notre volume global Pays-Bas-Italie», explique Frank Schuhholz, Managing Director d'ERS Railways. «Les résultats de l'appel d'offre nous ont apporté la certitude que nous travaillerons avec le bon partenaire, à l'avenir aussi.»

Michail Stahlhut, CEO de SBB Cargo International, est bien entendu très satisfait de ce mandat. Un aspect lui paraît particulièrement important: «Ce succès nous montre que les clients ont, eux aussi, confiance dans la nouvelle entreprise.»

Une longue collaboration.

SBB Cargo et ERS travaillent ensemble depuis plusieurs années déjà. Sur les liaisons Rotterdam-Melzo et Rotterdam-Padoue, SBB Cargo a repris jusque là environ 1100 trains de marchandises par an à la frontière germano-suisse pour les acheminer en Italie. Avec la nouvelle liaison Venlo-Melzo ainsi que l'extension de l'offre de corridor existante, les deux entreprises renforcent leur bonne collaboration de plus de 50 %.

Pourquoi ERS Railways n'achemine-t-elle pas ses trains elle-même jusqu'en Italie, comme d'autres compagnies ferroviaires internationales? «Nous avons décidé de ne pas desservir

Un opérateur privé au niveau européen.

ERS Railways BV dont le siège est à Rotterdam est une entreprise ferroviaire privée qui fait partie à 100 % du groupe danois A.P. Møller-Mærsk. Elle assure hebdomadairement cent liaisons navettes fixes en tant qu'opérateur intermodal. Elle opère principalement en Allemagne, dans le Benelux, dans le trafic transalpin vers l'Italie ainsi que sur les liaisons vers et au sein de l'Europe centrale et orientale et au sein de la Suède. L'entreprise dispose de 850 wagons, de 10 locomotives électriques et 3 diesel pour les longues distances, ainsi que de 3 locomotives de manœuvre.

tous les pays en régie propre, parce que nous croyons aux partenariats solides. Nous voulons utiliser les ressources de façon judicieuse et consolider les points forts», explique F. Schuhholz.

Grand potentiel de développement.

La participation de Hupac AG à SBB Cargo International n'a rien changé selon lui. «Si nous devons avoir le sentiment qu'il y a là des conflits d'intérêts, nous en parlerions ouvertement en tant que grand client de SBB Cargo International et exigerions des solutions rapides», déclare sans détour le patron d'ERS Railways.

Michail Stahlhut est bien entendu conscient que ERS Railways est aujourd'hui déjà un client important, et ce, d'autant plus avec ce nouveau mandat. «Mais il existe encore un grand potentiel», précise-t-il. Avis que partage Frank Schuhholz. «Comme je l'ai déjà dit, nous avons trouvé le bon partenaire avec SBB Cargo International, et nous croyons à la réussite de la nouvelle entreprise.» ■

SBB Cargo International: des structures épurées.

Début 2011, les CFF ont externalisé le transit transalpin à SBB Cargo International. Les CFF participent à 75 % à la nouvelle entreprise et l'opérateur combiné suisse Hupac à hauteur de 25 %. Avec ses structures épurées, SBB Cargo International pourra réagir rapidement et avec flexibilité aux changements du marché. Pour l'heure, les affaires sont encore dirigées depuis le siège de SBB Cargo à Bâle, mais l'entreprise déménagera à Olten en milieu d'année. Michail Stahlhut, CEO, justifie ce choix: «Ce site est central et directement situé sur l'axe Nord-Sud qui est stratégiquement important; il est aussi facilement accessible pour les collaborateurs des différentes régions.» De plus, l'éloignement de Bâle permettra de couper un peu le cordon avec la maison-mère.

Avant d'entrer chez SBB Cargo International, M. Stahlhut (44 ans) a longuement travaillé dans le trafic ferroviaire de marchandises, son dernier poste étant celui de directeur technique d'Arriva Allemagne. Là, il était chargé du développement de l'activité cargo, des ateliers et de l'infrastructure. Avant cela, il a créé une entreprise de transport ferroviaire pour une société privée et dirigé la gare de fret de Mannheim chez Railion SA.

CLAIR & NET

PARCOURS

Venlo (NL) - Melzo (I)

DISTANCE

960 km

DURÉE TRAJET

22 heures

LONGUEUR TRAIN

550 m

MARCHANDISE

Diverses marchandises en conteneurs, ponts mobiles, etc.

LOCOMOTIVES

Venlo - Bâle (ERS):

Siemens ES64F4

Bâle - Chiasso

(SBB Cargo): Re

10/10 (double traction)

Chiasso - Melzo

(SBB Cargo): E 484

SBB Cargo participe à **Transport Logistic.**

Du 10 au 13 mai 2011 se tiendra à Munich le salon Transport Logistic. Plus de 1700 exposants de 55 pays participeront à ce salon de renommée mondiale dédié à la logistique, la mobilité, l'IT et au supply chain management. A la fois place de marché et donneur d'impulsions, il présente depuis 1978 des solutions innovantes et futuristes. Lors de sa dernière édition en 2009, il a enregistré des chiffres record avec 1764 exposants de 55 pays et environ 48 000 visiteurs. SBB Cargo accueillera à nouveau ses invités à l'extérieur (stand 804/1). Son stand convivial et spacieux offrira suffisamment de place pour de grandes discussions. Des informations complémentaires sur la participation de SBB Cargo seront publiées sous peu sur www.sbbcargo.com



Vous trouverez des infos sur Transport Logistic 2011 sur www.transportlogistic.de

Offre: SBB Cargo se charge de la **compensation de CO₂** des clients soucieux de l'environnement.

En faisant transporter ses marchandises par rail, on apporte une contribution essentielle à la protection de l'environnement. Dans le cadre d'un concours spécial, SBB Cargo s'engage, avec la fondation suisse à but non lucratif myclimate, en faveur des transports écologiques. Les clients qui, en 2011, auront économisé le plus de CO₂ dans trois catégories par rapport à 2010 recevront un prix qui leur sera remis au printemps 2012 et qui sera le suivant: SBB Cargo paiera la compensation de CO₂ pour les gagnants sur les nouveaux transports en 2012, via myclimate.

Les clients peuvent s'inscrire à partir de début mars sur Internet. Tous les clients inscrits recevront gratuitement et automatiquement un rapport détaillé sur les émissions de 2010. Celui-ci contiendra de précieuses informations sur l'écobilan de la société et sera un outil idéal pour la communication environnementale.





Sven Budde (DB Schenker, chef de projet Xrail), Sassan Rabet (SBB Cargo, Deputy CEO Xrail), Günther J. Ferk (CEO Xrail S.A.), Chantal Schilter, Hartmut Schäfer, Peter Schär, Nicolas Perrin (tous SBB Cargo, de gauche)

Xrail récompensé par le prix suisse de logistique.

SBB Cargo reçoit le prestigieux prix suisse de logistique. Le 24 novembre, l'association GS1 Suisse a décerné le Swiss Logistics Award 2010 à Xrail en récompense de sa prestation innovante, justification à l'appui: «Grâce à Xrail, le rail sera plus attractif aussi pour les transports internationaux de wagons isolés, surtout pour les clients soucieux de l'environnement et de la qualité.»



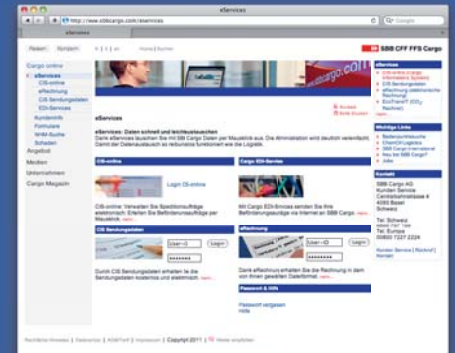
Helpdesk pour mécaniciens Cargo.

Un nouveau service SBB Cargo pour les mécaniciens augmente la disponibilité des locomotives et réduit les durées d'immobilisation à l'atelier: un helpdesk joignable au siège à Bâle, du lundi au vendredi, de 4 heures à 20h30, et à partir d'avril 24 heures sur 24. Celui-ci aide les mécaniciens à résoudre les problèmes qu'ils rencontrent, dans la mesure du possible. Le helpdesk se compose de collègues expérimentés qui occupent eux-mêmes

encore la fonction de mécanicien à mi-temps. Ils aident les collaborateurs du front, mais réceptionnent aussi les messages devant être transmis aux ateliers. Ce système évite d'envoyer systématiquement une centaine de locomotives en réparation par mois et permet de planifier leur maintenance. Il profite également aux ateliers qui peuvent se préparer à temps et de façon ciblée à la réparation.

Accès simplifié aux services électroniques.

eServices, l'interface en ligne pour les clients de SBB Cargo, a été relookée. En suivant le lien www.sbbcargo.com/eservices, les clients et les collaborateurs pourront désormais accéder plus facilement aux offres électroniques. Pour l'instant, il s'agit de la facture électronique, des données d'envoi CIS, de CIS-online et de l'échange des données de transport (Cargo EDI-Services). Pour chaque offre, les informations correspondantes sont à présent regroupées de façon bien visible sur une page et généralement accessibles d'un clic.



www.sbbcargo.com/fr/eservices

En outre, les travaux pour la rénovation complète du site Internet principal de SBB Cargo ont commencé depuis peu, et le nouveau site devrait être mis en ligne à la fin de l'automne 2011. L'objectif est de rafraîchir et de moderniser la présentation, afin d'améliorer l'orientation des utilisateurs et de simplifier l'accès aux informations.



Favoriser le **respect** de la piste et de la montagne.

Les courses de ski sont rapides et dangereuses. Lorsque Bernhard Russi imagine de nouvelles descentes pour la coupe du monde, la sécurité des coureurs est sa priorité absolue. Mais le risque zéro n'existe pas.

TEXTE: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Bernhard Russi ne compte plus. L'ex-champion olympique de descente d'Andermatt ne sait plus exactement combien de descentes il a créées et construites pour la coupe du monde de ski. «Certainement plus de deux douzaines.» Comme personne avant lui, B. Russi (62 ans) a accompagné et marqué l'évolution du ski de compétition ces dernières décennies.

Il a toujours marché avec son temps. Les évolutions gigantesques du matériel et des équipements ainsi que les énormes progrès des coureurs en matière de technique et d'athlétisme ont influencé son travail. L'objectif pre-

mier n'a pas changé: le parcours doit être attractif tout en offrant une sécurité maximale aux coureurs. Une tâche ambitieuse si l'on pense aux vitesses vertigineuses auxquelles Cuche, Janka, Défago et tous les autres dévalent les pentes. Les forces centrifuges doivent être calculées avec précision, les zones de chute mesurées avec exactitude et les filets de protection placés au bon endroit. La construction de pistes est une science. La moindre erreur peut avoir des conséquences fatales.

Bernhard Russi en est conscient lorsqu'il commence à planifier un parcours. Il tient toujours

compte des conditions naturelles de la montagne (sommet arrondi, pente, ondulation du terrain). Puis il veut rendre le parcours plus exigeant d'une part, mais aussi plus sûr d'autre part, ce qui n'est pas une contradiction pour lui: «Les difficultés techniques gardent les coureurs constamment en mouvement et les obligent à trouver leur équilibre dynamique», explique-t-il. Les athlètes ne doivent à aucun moment relâcher leur concentration et leur attention. «J'aimerais, avec un parcours exigeant, favoriser le respect des coureurs pour la piste et la montagne et augmenter ainsi leur sens des responsabilités.» A ceci s'ajoute un >

effet secondaire en termes de sécurité: les coureurs réduisent automatiquement leur vitesse à ces endroits.

Des portes de ralentissement.

Il n'est pas étonnant que B. Russi désigne la construction de parcours «faciles» comme son plus grand défi. Là où il n'y a pas d'obstacles, d'arêtes ou de pentes naturelles, il doit en créer, en tant qu'architecte des pistes. C'est ce qui s'est passé pour la descente qu'il a construite pour la CM 1989 à Vail-Beaver Creek (USA). B. Russi a dû intégrer des sauts artificiels dans les longs passages plats et installer un genre de halfpipe avec quatre virages. Pro-

Je ne fais aucun compromis lorsqu'il s'agit de la sécurité.

Bernhard Russi

blème: «Nous n'avions aucune expérience des conséquences que pouvait avoir une erreur de pilotage dans ce passage artificiel.»

La situation devient également problématique lorsque les filets et zones de chute ne réduisent pas suffisamment le risque de blessure en cas de chute. C'est là que le traceur intervient: «En plaçant habilement les portes, on peut considérablement ralentir les coureurs», déclare B. Russi.

La sécurité absolue n'existe pas sur les pistes de ski. En cas de chute d'un coureur, les secours et le transport d'urgence doivent être assurés rapidement. Cela nécessite une logistique bien rodée en coulisses pendant les entraînements et les courses. Lors de la coupe du monde, des équipes de secours avec médecins sont postées le long des parcours. Les aires d'atterrissage pour hélicoptères sont obligatoires. L'équipe de secours locale décide si un coureur blessé doit être transporté à l'hôpital par hélicoptère ou descendu dans la vallée en traîneau. Mais pour éviter au maximum ce genre de situation, B. Russi ne ménage pas ses efforts: «Je ne fais aucun compromis lorsqu'il s'agit de la sécurité des coureurs.» ■



Photo: Guy Perrenoud

Le risque est une **notion subjective**.

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

Un risque peut rarement être justifié objectivement. Tout le monde sait que les avions sont plus sûrs que les voitures, et pourtant, le sentiment bizarre au décollage persiste. Quels sont alors les facteurs qui influencent notre perception subjective du risque?

La notoriété du risque est un facteur important. L'avènement des trains au XIX^e siècle a constitué une révolution technologique. Ce progrès et la vitesse des locomotives à vapeur ont toutefois suscité beaucoup de craintes parmi la population de l'époque. On ne connaissait pas suffisamment le risque. De nos jours, alors qu'on ne s'imaginerait plus se passer de trains, d'autres risques ont gagné en importance. La technologie atomique, la nanotechnologie et la génétique sont les locomotives à vapeur du XXI^e siècle.

En outre, les risques sont mieux acceptés lorsqu'ils sont pris de plein gré. Plus un risque est imminent et évident, plus nous nous sentons menacés. Les conséquences d'accidents techniques, par exemple, sont souvent directement visibles, contrairement à celles des risques de santé (tabagisme, obésité) que l'on ne découvre que plus tard. Les conséquences du réchauffement climatique ne seront, elles aussi, mieux connues que dans quelques années. Si nous les percevions mieux, nous nous investirions sans doute bien plus pour la protection de l'environnement et la durabilité. Cette absence d'imminence nous fait ignorer plus facilement les risques inconfortables, et aux conséquences fatales, contre lesquels nous devrions agir.

Il semble donc que le risque naisse toujours d'abord dans l'esprit de l'observateur. Outre l'estimation objective de la probabilité et la mesure d'un risque, il est de ce fait indispensable de tenir compte de la composante humaine et subjective du risque. Après cela seulement, il sera certain qu'un danger ne se transforme pas en catastrophe.

Simone Dohle est post-doctorante et assistante de recherche du groupe Consumer Behavior à l'Institut pour les décisions environnementales de l'EPF Zurich.



La routine, ennemie de la sécurité.

Tout un chacun est responsable de la sécurité dans l'entreprise. Jonathan Sulmoni, coach Sécurité, en présente les points importants dans des ateliers sécurité.

TEXTE: SUSANNE WAGNER – PHOTO: GIAN VAITL

Issu d'une famille de cheminots, Jonathan Sulmoni connaît depuis son enfance l'importance de la sécurité sur le rail. Très jeune, il a entendu son père, agent de manœuvre, dire qu'il était dangereux de s'approcher des voies. Lui aussi a commencé sa carrière en tant qu'agent de manœuvre aux CFF. Lors de son premier jour de travail, il y a plus de 21 ans, un collègue lui a dit cette phrase qu'il n'oubliera jamais: «Il faut être prudent sur les voies. Et ce, toujours, car la routine est l'ennemie de la sécurité.»

Entre-temps, la sécurité est devenue le métier de J. Sulmoni. En tant que coach Sécurité chez SBB Cargo, il intervient comme conseiller et accompagnateur dans de nombreux ateliers. Il participe aussi aux ateliers sécurité en tant qu'assistant – une offre dont profitent tous les collaborateurs de SBB Cargo, du CEO à l'agent de manœuvre. Les ateliers sécurité sont toujours initiés par les responsables d'équipes. «Ceci est déterminant, car les supérieurs montrent ainsi aux collaborateurs combien la sécurité est importante», dit-il.

Loyauté et responsabilité.

L'objectif des ateliers sécurité qui durent une demi-journée est d'informer les collaborateurs sur la sécurité au travail et la sécurité d'exploitation. Selon J. Sulmoni, il est essentiel que les collaborateurs puissent toujours rendre compte de situations dangereuses ou d'erreurs aux supérieurs sans crainte de sanctions. La loyauté et la communication jouent un rôle déterminant à ce stade. «Les équipes discutent ensemble de situations dangereuses, d'accidents ou d'accidents potentiels», explique J. Sulmoni. «Les collaborateurs aiment échanger leurs avis, faire des propositions sur le thème de la sécurité et élaborer ensemble des mesures préventives.» Le contrôle de la mise en œuvre des mesures prises incombe également à l'équipe ou à son supérieur. L'accent est mis sur la responsabilité de chacun.

En tant qu'expert de la sécurité de la région Nord-Sud, Jonathan Sulmoni rend régulière-

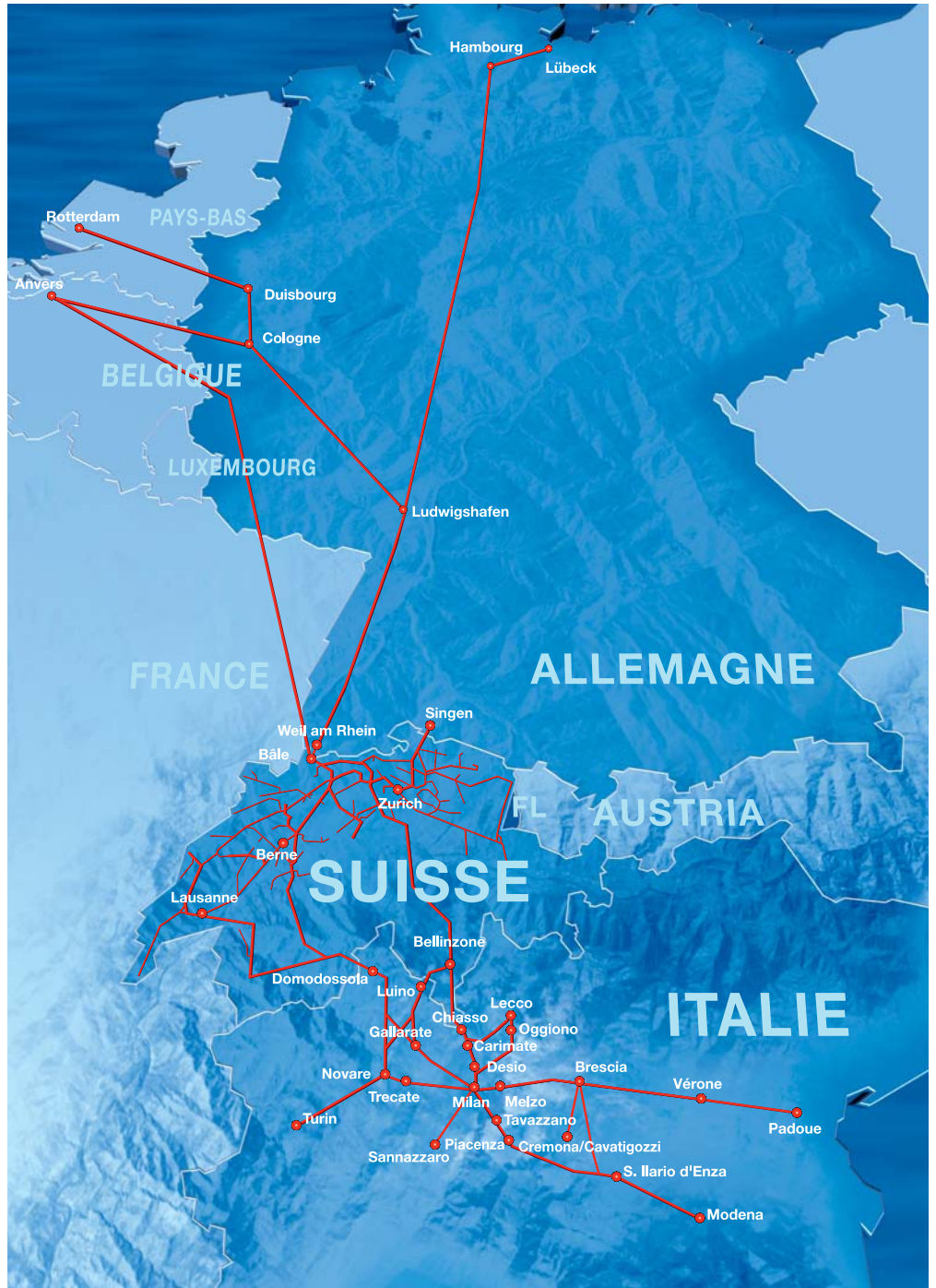
Jonathan Sulmoni (42 ans) vit avec sa femme et sa petite fille dans la vallée de Blenio, au Tessin. Il travaille depuis 21 ans aux CFF et chez SBB Cargo. Après avoir occupé la fonction d'agent de manœuvre pendant dix ans, il a suivi une formation pour travailler au guichet. Il a aussi suivi la formation d'agent-circulation et a travaillé pendant trois ans dans différentes gares au Tessin. En 2003, il a suivi une formation sur la sécurité au travail auprès de la Suva. Depuis 2006, il travaille comme coach Sécurité chez SBB Cargo.

ment visite aux équipes pour vérifier si la sécurité est assurée. Ses nombreuses relations au sein de SBB Cargo et sa connaissance du travail des agents de manœuvre et des agents-circulation sont alors un atout pour lui.

Augmenter sans cesse la sécurité.

Ces dernières années, SBB Cargo n'a cessé d'augmenter la sécurité tout en accroissant la productivité. Jonathan Sulmoni est fier d'y avoir contribué. «Mais nous voulons encore faire plus pour la sécurité. C'est pourquoi nous avons introduit les ateliers sécurité en 2010.»

En animant les analyses d'accident, J. Sulmoni peut laisser libre cours au plaisir d'observer et de réfléchir. Il est dans son élément lorsqu'il rassemble des faits pour analyser les causes d'un événement. C'est peut-être pour cela qu'il aime tellement lire les romans policiers de Henning Mankell dans ses loisirs: «Même lorsque je ne travaille pas, la sécurité m'accompagne toujours.» ■



3 questions.

Quelle a été votre 1^{re} prestation logistique?
Enfant, j'aimais reconstituer des batailles avec des soldats en plomb. La logistique était cruciale pour la survie de mes «troupes».

A quoi vous fait penser le mot chaos?
A la circulation routière. Je ne peux m'empêcher de penser à ma région d'origine Mendrisiotto où règne un véritable chaos ces dernières années à cause d'un aménagement du territoire effréné et du trafic croissant.

Quel talent auriez-vous voulu avoir?
J'aimerais bien savoir danser. J'ai essayé de prendre des cours, mais j'ai capitulé devant mon manque de talent.

Impressum.
 cargo 1|11. Février 2011. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien.
Tirage à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Heini Lüthy (direction), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)43 233 88 84, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

Le copyright de ce magazine appartient à SBB Cargo. La reproduction d'articles est autorisée avec mention de la source. Veuillez nous en envoyer à chaque fois un exemplaire justificatif.

Vous désirez un abonnement gratuit?
 Vous trouverez le formulaire en ligne sur: www.sbbcargo.com/fr/cargomagazin. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

Changement d'adresse ou d'abonnement
 Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-CH-MS-MK, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse

Service Clientèle:
SBB Cargo AG
 Service Clientèle
 Centralbahnstrasse 4
 4065 Bâle
 Suisse
 Tél. Suisse 0800 707 100
 Fax Suisse 0800 707 010
 Tél. Europe 00800 7227 2224
 Fax Europe 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:
Ventes Suisse
 Case postale
 4065 Bâle
 Suisse
 Tél. 0800 707 100
 Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

SBB Cargo International
 Riggensbachstrasse 8
 4600 Olten
 Suisse
 Tél. Suisse 0800 707 100
 Tél. Europe 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.com

Chimie, huiles minérales
 ChemOil Logistics SA
 Güterstrasse 97
 Case postale
 4002 Bâle
 Suisse
 Tél. +41 (0)61 226 60 60
 Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

FSC MIXTE
 Papier issu de sources responsables
 FSC® C016087

myclimate
 neutral
 Imprimé
 No. 01-11-320097 – www.myclimate.org
 © myclimate – The Climate Protection Partnership



Les transports sans impact sur le climat: une avancée pas seulement pour les clients.

Désormais, tous les clients de SBB Cargo peuvent ouvrir la voie en contribuant activement à la protection climatique. En effet, la plus grande société de fret ferroviaire suisse propose dès maintenant le transport sur rail sans effet sur l'environnement, en collaboration avec myclimate – une organisation internationale pour la protection du climat.

Le fret ferroviaire est le mode de transport le plus écologique qui soit, mais il ne peut pas fonctionner sans produire aucune émission. Grâce à cette nouvelle offre, SBB Cargo propose désormais à ses clients la possibilité de compenser également les émissions inévitables.

Il est extrêmement simple de compenser un transport ferroviaire: comme chacun le sait, le CO₂ ne s'arrête pas aux frontières. Par conséquent, les émissions produites lors d'un transport vont

être compensées dans leur totalité dans une autre partie du monde, par le biais de projets de protection climatique. Les clients SBB Cargo qui profitent de cette offre reçoivent pour preuve visible de la compensation un certificat de la part de myclimate, ainsi que le label «climate neutral» officiellement reconnu, pour leurs transports ferroviaires. Cela leur permet d'afficher publiquement, autant à l'interne qu'à l'externe, leur engagement pour la protection climatique.

Nous avons tous la volonté de transmettre une planète viable aux générations futures. Un espace vital intact dans lequel les vaches pourront continuer à paître en toute quiétude.

Pour plus d'informations sur les «transports climatiquement neutres», rendez-vous sur www.sbbcargo.com/compensation