

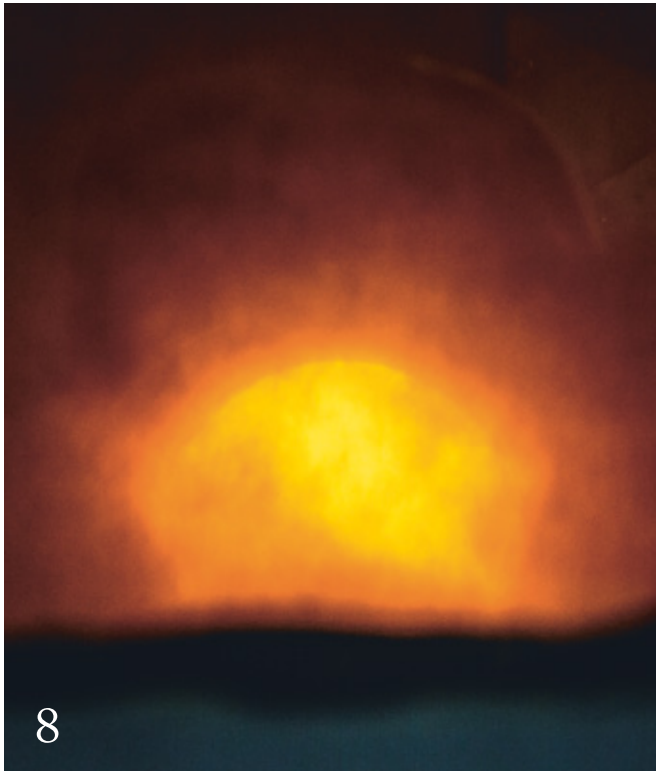
cargo

Entretien avec
le CEO: Hansjörg
Reiss, Fenaco

p. 18

Raccordement garanti

TWC 2017: prêt pour
le trafic par wagons complets
de demain



1450 degrés Celsius: four rotatif à l'usine Holcim de Siggenthal.



Cheffe de meute: Barbara Iseli, 29 ans, de Hittnau.

- 4 Analyse
L'exception suisse
- 7 Jobst Grotrian, CFF Cargo
«Une logique inédite»
- 8 Trafic par wagons complets chez Holcim
Carrière high-tech
- 15 Regard sur l'étranger
Jouer la sécurité
- 16 TWC 2017
Horaire fixe pour les marchandises
- 18 Entretien avec le CEO
Hansjörg Reiss, Fenaco
- 22 Tunnel de base du Gothard
Un futur orienté vers le sud
- 24 Histoire du train
Du fromage, du vin et des éléphants
- 28 Ballast
Nouveautés de la branche
- 29 L'objet
Des semelles silencieuses
- 30 Ma logistique
Barbara Iseli, promeneuse de chiens

Impressum

Le magazine logistique de CFF Cargo paraît trois fois par an en allemand, français et italien.

Tirage global: 8000 exemplaires **Rédaction CFF Cargo:** Lea Meyer (direction), Brigitte Hager, Anouk Ilg, Miriam Wassmer, Daniela Hunziker **Rédaction Craft:** Roy Spring (direction), Kristina Morf, Peter Krebs, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Manuel Fischer **Conception et réalisation:** Craftt Kommunikation AG, Zurich **Traductions:** Traductor, Bâle **Lithographie et impression:** Neidhart + Schön AG, Zurich **Adresse de rédaction:** CFF Cargo «Rédaction Magazine logistique cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com.

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

Abonnement gratuit sur www.sbbcargo.com/fr/abonnement

Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur www.sbbcargo.com Veuillez vous adresser à cargomagazin@sbbcargo.com pour tout changement d'adresse ou résiliation d'abonnement.



ClimatePartner^o
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004

Paré pour l'avenir

Le nouveau tunnel de base du Gothard a été inauguré en juin. L'ouvrage du siècle a fait les gros titres de la presse internationale. Loin des feux de la rampe, un autre grand projet concerne le trafic ferroviaire de marchandises: TWC 2017.

Il organise le trafic par wagons complets (TWC) en prévision de l'avenir. CFF Cargo s'adapte au rythme qui s'accélère en logistique et dessert désormais de grands sites jusqu'à trois fois par jour au lieu d'une. Les voies et les gares sont ainsi utilisées de façon plus équilibrée. Au changement horaire du 11 décembre 2016, les clients pourront aussi réserver de façon contraignante des heures concrètes d'enlèvement et de livraison.

D'intenses préparatifs sont en cours depuis plus de deux ans. Dans l'interview (p.7), Jobst Grotrian, responsable du projet, explique ce qui a conduit CFF Cargo à opérer cette mutation et comment les défis sont maîtrisés dans un dialogue constant avec les plus de 1000 clients. Que signifie le transport de marchandises au quotidien et comment cela fonctionne-t-il? Pour la une de cette édition, nous avons visité une carrière d'Holcim, qui, avec sa production de ciment, est l'un des derniers représentants de l'industrie lourde en Suisse. Le constat est clair: sans un transport ferroviaire performant, un secteur économique important de notre pays serait en grave danger (p.8).

Fenaco est aussi l'un de nos plus gros clients. Surtout en période de récolte, l'entreprise ramifiée des agriculteurs suisses reçoit d'énormes volumes traditionnellement transportés sur le rail. Rôle que joue le TWC, dit Hansjörg Reiss, responsable du secteur commercial produits fourragers et matières premières, dans un débat avec Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo (p.18).

Et dernier point important, nous anticipons certes, mais nous nous plongeons aussi dans le passé agité du trafic ferroviaire suisse de marchandises. Ainsi vous saurez p.ex. pourquoi CFF Cargo ne transporte plus d'éléphants de nos jours (p. 24).

Je vous souhaite une agréable lecture!

Lea Meyer
Responsable communication

lea.meyer@sbbcargo.com

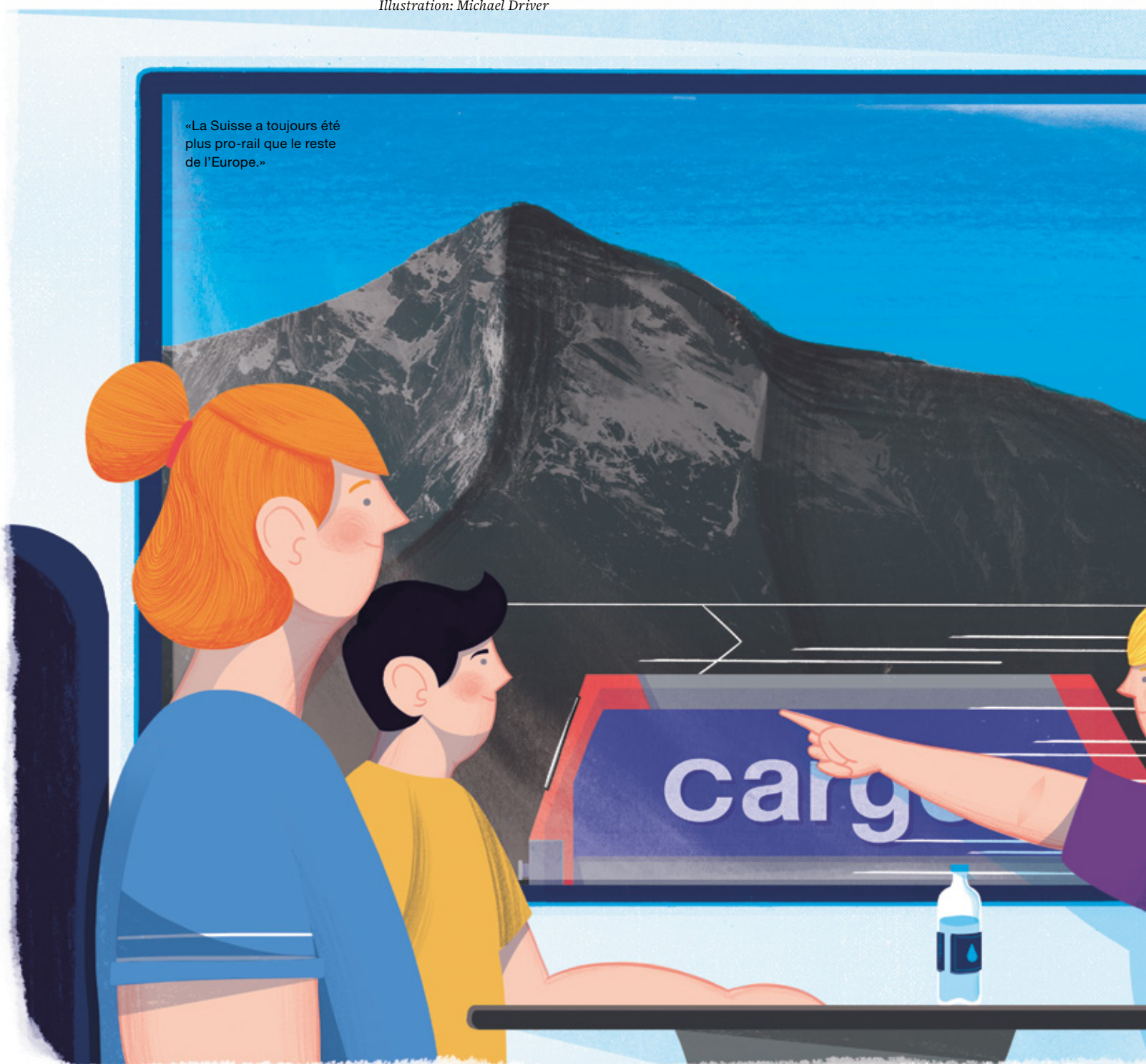


L'exception suisse

Petite, vallonnée, avec une forte densité de population: en technique des transports, la Suisse est une exception. Cela vaut aussi pour le trafic ferroviaire de marchandises, que le concept TWC 2017 renforcera.

*Texte: Pirmin Schilliger
Illustration: Michael Driver*

«La Suisse a toujours été plus pro-rail que le reste de l'Europe.»





Long de 2300 km sur une superficie de 41 285 km², le réseau ferroviaire suisse est le plus dense du monde. C'est aussi l'un des plus modernes, car il est presque tout électrifié. C'est d'autant plus étonnant au regard d'une topographie peu favorable au rail, avec des montagnes abruptes, des vallées profondes et des gorges étroites. En conséquence, le réseau dispose de nombreux ponts, viaducs et tunnels. De nombreuses lignes sont courbes et ne peuvent être parcourues à des vitesses élevées. «Il y a plusieurs profils de vitesse, ce qui complique les calculs des durées de parcours, toujours épineux lorsqu'il faut planifier les horaires», dit Heidrun Buttler, responsable horaire chez CFF Infrastructure.

Sur la carte, le réseau ferroviaire finement ramifié ressemble au réseau du métro. En fait, sur le Plateau à forte densité de population, le train, avec ses nombreux pendulaires, joue un rôle similaire à celui du métro de Londres ou New York. La Suisse est donc un pays ferroviaire par excellence. Cela profite au trafic voyageurs, mais aussi au trafic marchandises. «Peu d'autres pays ont une offre de transport ferroviaire aussi variée», dit Daniel Bürgy, responsable Vente CFF Cargo. Aliments frais ou surgelés, boissons, céréales, ciment, acier, ordures, biens recyclables – presque tout ce que l'économie produit et transporte est acheminé par le train.

Partie de l'identité nationale

Ce n'est qu'au début du 20^e siècle que la Suisse ferroviaire est devenue une exception. Contrairement à la plupart des autres pays européens qui arrêtaient beaucoup de lignes au cours des décennies, la Suisse ne réduisit pas son réseau ferroviaire. Pourquoi? «La Suisse a toujours été plus pro-rail que le reste de l'Europe», dit Dirk Bruckmann, professeur en logistique des transports à l'école supérieure Rhein-Waal, qui pendant des années et jusqu'en 2015, s'est occupé intensément du trafic ferroviaire de marchandises suisse à l'EPF. Du point de vue allemand, on réalise combien le rail appartient à la Confédération. «Il fait partie de l'identité nationale, c'est le ciment qui soude l'État», déclare Bruckmann. L'avantage est aussi que la Suisse n'a pas développé d'industrie automobile. Il n'y a donc pas d'intérêt, pour des motifs politico-industriels, de favoriser le trafic routier privé. Bref: les politiques et le peuple suisse veulent un réseau ferroviaire puissant et performant.

Dans le passé, le trafic voyageurs avait réussi à être d'autant plus prioritaire sur le réseau ferroviaire qu'il avait refoulé le trafic marchandises sur les heures du soir et de la nuit. La loi sur le transport des marchandises révisée change cela. Avec des concepts d'utilisation du réseau clairement réglés et l'attribution de capacités précises, elle met sur un pied d'égalité le transport de >

↑
«J'espère
que CFF Cargo,
pionnière d'un
TWC moderne,
saura interpeller
et rallier d'autres
pays.»
↓



Précision, fiabilité et ponctualité sont exigées – des qualités typiquement suisses.

marchandises et le trafic voyageurs. Une première étape cruciale est le projet TWC 2017. Les responsables de la planification horaire des CFF eurent donc un gros défi à relever. Sur un réseau forgé par l'histoire, ils durent en peu de temps donner 30 pour cent de capacités en plus au trafic par wagons complets, et ce, en exploitant de façon optimale l'infrastructure existante.

Le triage pendant les heures de pointe

Les algorithmes n'ont-ils pas pris le pouvoir depuis longtemps ici? «Ce serait merveilleux», dit Heidrun Buttler. Bien sûr, les responsables de la planification horaire travaillent avec des logiciels de pointe, mais le système ne résout pas les conflits automatiquement. Heidrun Buttler s'appuie sur une équipe de 120 spécialistes qui procèdent jusqu'à 500 adaptations par jour sur les horaires. À cela s'ajoutent des projets comme le TWC 2017. «Le concept d'une production de 24 heures en continu et le principe des trois phases permettent désormais de contourner le trafic voyageurs et d'avoir plus de capacités de transport pour les marchandises», précise Heidrun Buttler. «Manœuvrer aux heures de pointe du trafic voyageurs et circuler dans l'intervalle», tel est le nouveau mot d'ordre. Ainsi le trafic par wagons complets et le trafic voyageurs se côtoient idéalement sur le réseau fortement exploité.

«La production du TWC est plus exigeante», selon Heidrun Buttler. Pour que le nouveau système fonctionne, tous les acteurs doivent collaborer encore plus. Pour maîtriser le TWC 2017, précision, fiabilité et ponctualité sont exigées – des qualités typiquement suisses. L'économie du transport et le TWC lui-même profiteront des nouvelles possibilités. «Nos clients veulent des transports de plus en plus qualitatifs», déclare Daniel Bürgy.

La position forte que le nouveau concept confère au TWC constitue presque une autre exception. Car les compagnies ferroviaires d'autres pays se sont retirées depuis longtemps de ce segment de transport ou ont réduit leur offre. La France, plus de 15 fois plus grande, a aujourd'hui moins de points de desserte dans le TWC que la Suisse.

Le rôle pionnier de la Suisse

Face à l'évolution internationale, on peut se demander si la Suisse ne mise pas sur un modèle dépassé dans le reste de l'Europe. Dans une économie de plus en plus globalisée, une solution de transport suisse isolée n'aurait pas de sens. Bürgy relativise: «Environ deux tiers des wagons isolés circulent en Suisse.» Il admet aussi qu'une relance du TWC en Europe aiderait bien sûr la Suisse.

Les experts s'accordent à dire que le TWC 2017 est un pas dans la bonne direction. Dirk Bruckmann en est convaincu: «Le nouveau concept est un levier important pour favoriser la compétitivité du trafic marchandises.» Pour les parties concernées, il est clair que d'autres innovations doivent suivre. Le wagon de marchandises doit être équipé selon le concept Industrie-4.0, pour communiquer intelligemment et offrir aux clients d'autres avantages. Divers projets pilotes sont en cours chez CFF Cargo. D'autres approches sont des solutions intelligentes pour le triage et la conduite: contrôle automatique des trains, attelages automatiques ou essais de freins automatisés. Et un wagon de marchandises sur lequel on pourrait dissocier le châssis et la carrosserie révolutionnerait le transbordement des marchandises.

«La situation concurrentielle entre trafic voyageurs et trafic marchandises subsistera aussi à l'avenir dans les agglomérations où le RER, le trafic Grandes Lignes et les trains de marchandises se bousculent sur le réseau», admet Daniel Bürgy. Dans les gares de triage, fréquentées jusqu'à trois fois plus aujourd'hui, le réseau ferroviaire a atteint ses limites. C'est particulièrement serré entre Bâle et le Plateau, le pied sud du Jura et dans les zones de Zurich et Lausanne. Mais des infrastructures supplémentaires ne pourront être réalisées qu'à un horizon lointain. La loi sur le transport des marchandises révisée crée aussi les conditions pour démarrer à temps la planification à moyen et long terme.

Dirk Bruckmann voit la Suisse pionnière. «J'espère que CFF Cargo, pionnière d'un TWC moderne, saura interpellier et rallier d'autres pays.» Bürgy est confiant, cela se produira. Il part du principe qu'après une phase de restructuration, le TWC augmentera de nouveau dans d'autres pays et que la Suisse ne sera plus une exception. —

↑
La France,
plus de 15 fois
plus grande,
a aujourd'hui
moins de points
de desserte dans
le TWC
que la Suisse.
↓

«Une logique inédite»

La nouvelle version du TWC sera lancée dans quelques semaines. Jobst Grotrian, économiste des transports, explique ce qui attend les clients.

Interview: Pirmin Schilliger

M. Grotrian, pourquoi faut-il un nouveau système pour le trafic par wagons complets (TWC)?

Avec une part de 25 pour cent sur toute la prestation de transport route/rail, CFF Cargo est d'une importance capitale pour la chaîne logistique des entreprises suisses. Le TWC joue un rôle clé à cet égard. Mais les conditions actuelles ne lui permettent pas de couvrir les coûts d'exploitation. À l'avenir, les infrastructures seront encore plus insuffisantes, alors que la numérisation apparaît dans la logistique et que le rythme s'accélère. La pression des coûts sur le rail augmentera de façon continue dans les prochaines années. Le franc fort et la désindustrialisation rampante de la Suisse exigent des mesures efficaces pour pouvoir exploiter durablement le trafic par wagons complets à l'avenir.

Qu'est-ce qui sera mieux dès 2017?

Le TWC 2017 est la première étape en vue de préparer le système actuel pour l'avenir. Nous élargissons ainsi l'offre pour nos clients, améliorons l'exploitation des infrastructures ferroviaires et gagnons en efficacité. Les éléments clés sont une production en plusieurs phases sur 24 heures et une logique de réservation adaptée.

Production en plusieurs phases sur 24 heures, ça veut dire quoi?

Le transport de marchandises s'effectue sur 24 heures et non plus seulement la nuit comme avant. CFF Cargo enlève et livre les marchandises sur les grands sites jusqu'à trois fois par jour, en provenance et à destination des clients. Nous pouvons ainsi transporter plus de marchandises en liai-



Jobst Grotrian est économiste des transports et expert en politique et économie des transports. Co-responsable du projet de CFF Cargo, il est chargé de mettre en œuvre le concept TWC 2017.

sons express. Elles sont enlevées le soir chez le client et livrées le matin suivant à destination. Nous constatons une forte demande pour ce saut de nuit court, surtout dans l'industrie alimentaire et chez les détaillants. Les autres marchandises sont enlevées et livrées dans deux autres phases. Cela permet aussi des liaisons de jour. Nous pouvons ainsi organiser les périodes de triage en ne gênant quasiment plus le trafic voyageurs aux heures de pointe le matin et le soir.

Que signifie «logique de réservation adaptée»?

Nous créons un horaire fixe pour le trafic marchandises. Nos clients peuvent réserver des liaisons concrètes. Ils savent ainsi avec précision si leurs marchandises peuvent être acheminées à l'heure voulue. À l'avenir, nos clients ne nous adresseront plus juste un ordre de transport, ils fixeront aussi les plages horaires concrètes

d'enlèvement et de livraison. En conséquence, nous procédons dès la réservation à un contrôle des capacités et pouvons nous engager fermement sur le respect de la chaîne de transport prévue.

Les clients sont-ils bien informés?

Depuis deux ans, nous sommes en contact étroit avec eux, nous leur avons expliqué la nouvelle offre lors de discussions et d'ateliers et avons pris en compte leurs désirs et besoins. Dans les derniers mois, nous avons informé en détail nos plus de 1000 clients sur le changement. Et nous leur offrons des formations approfondies sur notre système de réservation.

Comment réagissent les clients?

Nous les trouvons très constructifs et recevons des réactions très positives. Nous sommes parfaitement conscients que cette transformation représente un gros changement pour eux aussi. Le plus gros défi à nos yeux est que nos clients pourront désormais préparer leurs wagons pour enlèvement à divers moments du jour. Avant de nous les confier, ils devront fixer et réserver l'heure, pour que le transport puisse se dérouler sans heurt.

Quel est le plus gros défi pour CFF Cargo?

Le TWC 2017 ne consiste pas uniquement en un nouvel horaire, mais en une façon toute nouvelle de produire le trafic par wagons complets. Désormais, les wagons devront être acheminés selon l'horaire pour lequel ils ont été réservés. C'est une logistique inédite par rapport au système actuel, dans lequel nous enlevons tous les wagons que les clients livrent sur la voie. —

Prête à être transformée: la matière première dans le hall à clinker de la cimenterie de Holcim à Siggenthal.

Carrière high-tech

Holcim produit env. 2,7 millions de tonnes de ciment par an en Suisse et est l'un des derniers représentants de l'industrie lourde nationale. Pour livrer les matériaux de construction aux clients dans toute la Suisse, il faut un bon réseau de trafic par wagons complets.

*Texte: Robert Wildi
Photo: Flurina Rothenberger*

Un collaborateur Holcim raccorde
le tuyau du silo pour charger le wagon.



65 mètres, c'est plus haut qu'on ne pense. Sur le plus haut silo de la cimenterie de Holcim (Suisse) AG à Siggenthal, en Argovie, la vue est impressionnante. Au sud on voit jusqu'à Brugg, là où l'Aar, la Reuss et la Limmat se rejoignent et se séparent 15 km plus loin à Coblenze sur le Rhin. Au nord, derrière une forêt, on distingue les coupes des deux réacteurs de la centrale nucléaire de Beznau. Au milieu se dresse le petit village de Villigen, entouré de verdure et connu pour être le site de l'Institut Paul-Scherrer. Mais là, il y a aussi une grande carrière. On reconnaît bien les longs convoyeurs à bande.

La carrière de Villiger «Gabenchof» livre à Holcim la matière première concassée sur place, destinée à la production de ciment ici à l'usine. «À chaque visite, je suis impressionné de voir avec quelle force les presses à percussion cassent et fragmentent la roche, avant qu'elle ne nous parvienne via des convoyeurs à bande», dit Hubert Meier. Responsable des transports ferroviaires chez Holcim, il a organisé la visite panoramique sur le toit du silo NLFA dans le cadre d'une visite de l'usine. Le silo fut construit en 2003, lorsque Holcim remporta l'adjudication pour livrer tout le ciment destiné à la construction du tunnel de base du Ceneri, long de 15,4 km.

Une véritable activité last-minute

À Siggenthal, on produit 365 jours par an et 24 heures sur 24. Les morceaux de calcaire et de marne livrés sur convoyeur à bande, sont d'abord mélangés, pré-homogénéisés, moulus et séchés. La «farine crue» ainsi obtenue est cuite à 1450 degrés Celsius dans un long four rotatif.

On obtient alors le clinker. Celui-ci est vite refroidi dans un refroidisseur et entreposé provisoirement dans le hall à clinker. Le clinker additionné d'un peu de gypse et de schiste brûlé est moulu dans le broyeur à ciment. On obtient ainsi la poudre de ciment finale.

La prestation annuelle est considérable. Sur les 2,7 millions de tonnes de ciment que Holcim (Suisse) AG fabrique par an, Siggenthal en livre environ un million.

↑
 «Nous remplissons nos
 wagons avant même
 de savoir quel chargement
 ira à quel client.»

HUBERT MEIER
 DIRECTEUR DES TRANSPORTS FERROVIAIRES
 CHEZ HOLCIM

↓

Les deux autres usines d'Untervaz (GR) et Eclépens (VD) produisent le reste. Env. 40 pour cent de la production locale de ciment, ici en Argovie, quittent l'usine sur le rail et sont principalement livrés par TWC à plus de 100 clients dans toute la Suisse. La gare de triage Limmatal (RBL) à Dietikon est une charnière cruciale: chaque jour, des trains de ciment de Holcim arrivent et sont recomposés pour rallier ensuite des points de desserte dans toutes les directions.

En 2015, 368 000 tonnes de ciment sont parties de Siggenthal dans des wa-

gons isolés. Env. un tiers de ce tonnage annuel va à de gros clients ayant une voie de raccordement, p. ex. le tunnel de base du Ceneri (jusqu'à oct. 2016), ou de gros producteurs de matériaux de construction (p. ex. Kigag ou Agir). Parmi les principaux destinataires avec raccordement ferroviaire direct, citons aussi les usines de Holcim pour la production de béton en Suisse orientale (St-Gall, Niederstetten et Bürglen). Holcim expédie un autre tiers de la production de ciment à ses propres terminaux de transbordement à Vernier, Giubiasco et Herisau, où des camions assurent la distribution capillaire. Le dernier tiers va dans le site de débord. Au départ de Siggenthal sont desservies des voies accessibles aux camions dans des gares de toute la Suisse, d'où env. 50 clients Holcim sont approvisionnés. Les transporteurs routiers de Holcim assurent le transbordement et la distribution capillaire. Il revient à H. Meier la tâche difficile de garantir le plus grand nombre possible de livraisons TWC de façon fiable et ponctuelle.

Pour y parvenir et garantir à moyen et long terme la compétitivité du rail face à la route, Holcim a massivement investi dans une nouvelle installation de chargement ferroviaire à Siggenthal. Par de grands tronçons, la farine de ciment finie >

Page de droite: le convoyeur à bandes de 4 km entre la carrière et la cimenterie surplombe l'Aar (en haut à g.); le broyeur réduit la matière première en poudre de ciment (en haut à d.); l'usine de Siggenthal produit env. 1 million de tonnes de ciment par an et emploie env. 110 personnes (en bas).





arrive dans le wagon via le couvercle du dôme. Un wagon contient au max. 70 000 kg. Sur des écrans d'une salle de contrôle, des capteurs transmettent en temps réel le processus de remplissage et le poids. Deux collaborateurs veillent à ce qu'aucun wagon ne soit trop peu ou trop chargé.

Hubert Meier explique que la poudre de ciment est si finement moulue qu'elle se répand comme de l'eau dans le wagon. «Le contact avec l'eau est interdit avant la livraison au client, car des cristaux de silicate se formeraient aussitôt et rendraient le ciment inutilisable», ajoute-t-il. Ce n'est qu'une fois chez le client que la poudre est transformée en béton grâce à un mélange d'eau, de gravier et de sable. Contrairement à des marchandises moins fragiles (bois, gravier ou acier), le ciment doit être transporté impérativement dans des wagons fermés et secs. Holcim possède donc une flotte impressionnante de wagons pour le transport du ciment.

Les inconvénients du court terme

Fragile face aux intempéries, le ciment, bien que matériau avantageux, nécessite de ce fait un transport délicat et générant des coûts supplémentaires. La livraison doit donc être extrêmement ponctuelle. Mais l'énorme volatilité du comportement de commande dans le secteur de la construction rend cela difficile. Tout se déroule à très court terme, dit Meier, «le contremaître d'un gros chantier nous appelle généralement entre 10 heures et 15 heures et commande un chargement de ciment pour le lendemain». Mais s'il se met à pleuvoir ou s'il doit modifier son planning pour d'autres raisons, il se peut qu'il annule la commande deux heures plus tard. Le commerce du ciment est une activité last-minute, qui exige du fournisseur beaucoup de flexibilité et de prévoyance. «Pour pouvoir réagir vite, nous

remplissons nos wagons de ciment ici à Siggenthal tôt le matin, avant de savoir quel chargement ira à quel client.»

Pour Holcim, les inconvénients du court terme ne seront pas totalement éliminés par l'introduction du «TWC 2017» initiée par CFF Cargo au changement horaire du 11 novembre 2016. Hubert Meier se réjouit certes que le processus de réservation, aujourd'hui ouvert pour les capacités de wagons de Cargo, soit désormais remplacé par un système de réservation contraignant avec garantie du transport. «Le TWC 2017 nous permet en tout cas d'améliorer la planification: une réservation confirmée pour un wagon correspondra à l'avenir à un engagement ferme.»

Il ajoute toutefois que le changement de système, au moins dans la phase initiale, ne sera un avantage pour Holcim que pour la moitié de l'activité de transport

↑
«Le comportement
de commande volatile
et à court terme
ne se combine qu'en partie
avec le TWC 2017.»

OLIVER SCHWOB,
CONSEILLER À LA CLIENTÈLE DE CFF CARGO

↓

de ciment. «Je parle des 50 pour cent de nos livraisons aux clients qui stockent la poudre de ciment dans leurs propres silos.» Pour eux, une chaîne de transport dans le cadre de TWC 2017 pourra être préservée de manière précoce et contraignante à l'avenir.

Selon lui, il en ira autrement pour les clients plus petits en site de débord et les gros clients sans possibilités de stockage. «Ils continueront de passer commande la veille pour le lendemain. Cela augmentera même le risque que, étant donné le nouveau système de réservation de Cargo, selon le principe «First come – first served», nous nous heurtions plus souvent qu'aujourd'hui à une décision de transport négative», redoute Meier, à l'appui d'un

exemple fictif: «Avec le système actuel, notre train quitte Siggenthal à 15 heures suite à une commande de ciment à court terme. Il atteint la RBL à 16 heures et a une réelle chance d'y être plus tôt que d'autres trains et donc d'être traité le même jour. Le nouveau système nous oblige à vérifier et réserver de manière contraignante les capacités à la RBL avant le départ. En l'absence de capacités, le chargement est bloqué à Siggenthal et nous contraint aussitôt de l'aiguiller sur la route.»

CFF Cargo est consciente du problème. Oliver Schwob, conseiller à la clientèle, qui accompagne le processus de lancement du TWC 2017 aux côtés de Holcim en tant que partenaire direct, l'admet: «Le comportement de commande volatile et à court terme dans le secteur de la construction n'est conciliable qu'en partie avec les étapes à long terme et orientées capacités du TWC 2017.» L'attribution de capacités de transport par CFF Cargo dans le cadre du TWC 2017 devenant plus restrictive en raison du processus transparent de réservation, on ne peut exclure un risque de manque de disponibilités selon les cas. Dans le cadre du TWC 2017, le nouveau concept de production dans les gares de triage, selon lequel l'unique phase de transport actuelle de nuit («saut de nuit») est remplacée par une production tout au long de la journée, présente aussi des avantages et des inconvénients: «Le nouveau concept optimisera les temps de transport dans certains cas, mais dans d'autres, aggravera les temps de rotation actuels.»

On sait cela chez Holcim. Des scénarios dans l'entreprise partent même du principe que les volumes de ciment transportés via CFF Cargo pourraient baisser de 5 pour cent après le lancement du TWC 2017. «Nous serions très reconnaissants si CFF Cargo, dans le cadre du changement de système, pouvait nous garantir fermement des quantités minimales de capacités de transport», souligne Meier. Et d'ajouter: «Nous ne nous attendons pas à ce que toutes nos heures de pointe soient ainsi couvertes, bien sûr.» Holcim peut toutefois s'accommoder d'une baisse minime des capacités de CFF Cargo et couvrir les besoins supplémentaires des clients avec ses propres wagons. >

Page de gauche: env. 40 pour cent de la production de ciment quittent l'usine de Siggenthal par le train (en haut); un collaborateur au chargement (en bas à g.); silos au point de chargement (en bas à d.).

Meier espère que la transparence du processus de réservation et l'amélioration du flux d'information créeront une valeur ajoutée. Cela s'applique aussi tout particulièrement dans un cas négatif. «Si une capacité de transport de CFF Cargo n'est pas disponible, nous le saurons désormais tout de suite après la réservation, ce qui augmentera considérablement notre marge de manœuvre pour trouver une solution de rechange.» Le système de réservation actuel du TWC génère d'irritantes pannes en termes d'information. «En cas de ruptures de correspondance suite à une surcharge du réseau ou une défaillance de la loc ou du mécanicien, il n'est pas rare que nous soyons informés trop tard, ce qui limite notre capacité de réaction.»

Un délai d'un an

Les processus de production et de réservation chez Holcim ne fonctionneront pas encore impeccablement lorsqu'au 11 décembre, les premiers trains de marchandises circuleront suite au nouvel horaire. Car il faudra relever un important défi lors de la mise en œuvre du TWC 2017: implé-

menter les nouveaux processus de réservation de CFF Cargo dans le système d'exploitation logistique de Holcim. Le fabricant mondial de matériaux de construction réalise ses propres opérations infor-

↑
**«Nous considérons
 le nouveau TWC avec un
 optimisme prudent.»**

HUBERT MEIER,
 DIRECTEUR DES TRANSPORTS FERROVIAIRES
 CHEZ HOLCIM

↓

matique, aussi en Suisse, via le système standard international Edifact. H. Meier souligne que Holcim aura besoin d'un an pour le configurer avec le système CIS de CFF Cargo, dans le cadre des exigences d'information croissantes du TWC 2017.

L'entreprise peut continuer à compter sur le soutien de son principal partenaire de transport. «Sachant que Holcim a un rôle fondamental dans le TWC de CFF Cargo, nous avons, dès le début du projet, associé le client régulièrement dans les phases d'évolution», précise Oliver Schwob. On regarde pour l'instant si Holcim peut disposer d'un soutien temporaire sur site après le changement de système. Cela convient à Holcim. Dans le même temps, il s'agit dès maintenant de faire de la publicité pour des commandes plus précoces à l'avenir. «Une démarche délicate, car il ne nous est pas aussi facile que cela de modifier les règles du marché.»

Malgré les incertitudes, le directeur des transports ferroviaires chez Holcim voit le TWC 2017 d'un œil positif. «Nous considérons le nouveau TWC avec un optimisme prudent et l'adhésion de Holcim au transport par le rail est plus forte que jamais.» →



Investissement pour le trafic ferroviaire de marchandises: wagons de Holcim dans la gare de triage Limmattal (RBL) à Dietikon.

Jouer la sécurité

Cargaisons retardées, échouées, oubliées: avec le TWC 2017, finies les pannes dans le trafic transfrontalier par wagons complets.

Texte: Robert Wildi

En 2010, les entreprises ferroviaires de Suisse (CFF Cargo), Belgique (B Logistics), du Luxembourg (CFL Cargo), d'Autriche (RCG), d'Allemagne (DB Cargo) et de Suède (Green Cargo) ont créé l'alliance Xrail. Objectif: plus de qualité dans le TWC européen et une offre attractive, compétitive et fiable. Des standards ont été définis pour la collaboration transfrontalière et concernent des thèmes comme la ponctualité ou la traçabilité (Track and Trace) des wagons isolés.

L'alliance Xrail a procédé depuis à des améliorations ponctuelles. Le problème principal subsiste: à ce jour, le TWC est exploité en système ouvert, tant en Suisse qu'à l'international. Les clients peuvent donc déposer leurs transports juste avant le départ, sans préinscription. Les entreprises ferroviaires gardent des capacités sous forme de production Cargo sur place, locomotives, sillons ou des capacités aux gares de triage. Selon Susanne Fiselius-Martens, responsable projet Xrail chez CFF Cargo, cette opacité est le problème. «Si ces ressources sont prévues aux heures de pointe et ne sont pas utilisées, les entreprises ferroviaires ne peuvent pas gagner d'argent. Si elles sont insuffisantes, la qualité du transport s'en ressent. Les wagons sont immobilisés ou arrivent à destination avec un gros retard.» Le TWC ne peut donc pas être compétitif à long terme avec ce système ouvert.

Le marché confirme cette thèse. Plusieurs clients suisses et européens de branches nécessitant la fiabilité du transport sont aussi passés au trafic transfrontalier sur route après la création de Xrail ou ont regroupé leurs transports sur des trains complets. C'est l'une des raisons majeures pour lesquelles la société italienne Trenitalia Cargo (TIC) s'est retirée quasi totale-

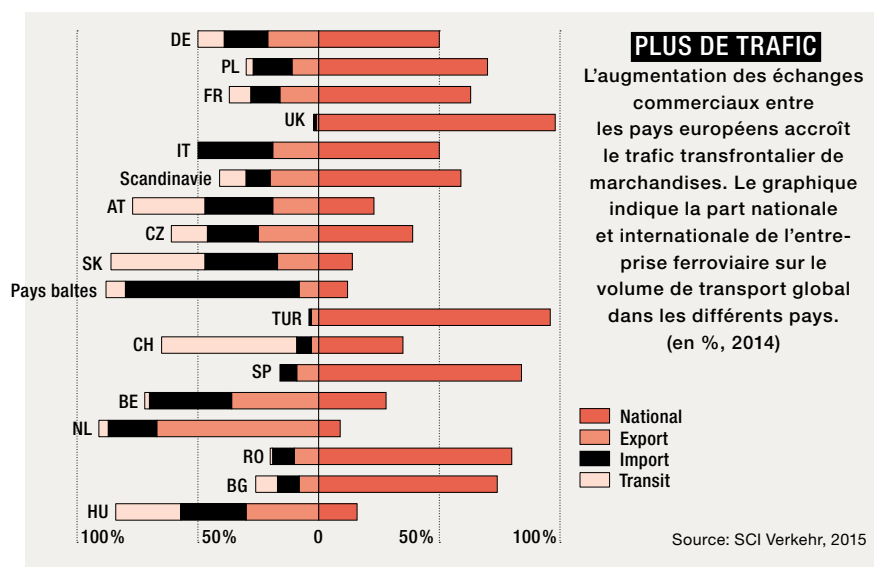
ment du TWC. Les partenaires Xrail s'opposent fortement à cette évolution. À l'échelle nationale, ils travaillent au lancement de nouveaux systèmes de réservation pour le TWC, comme p. ex. l'entreprise française SNCF il y a quelques années. Les Français, qui, avec les Italiens, sont les deux grands absents dans l'alliance Xrail, s'intéressent actuellement à une coopération plus intensive.

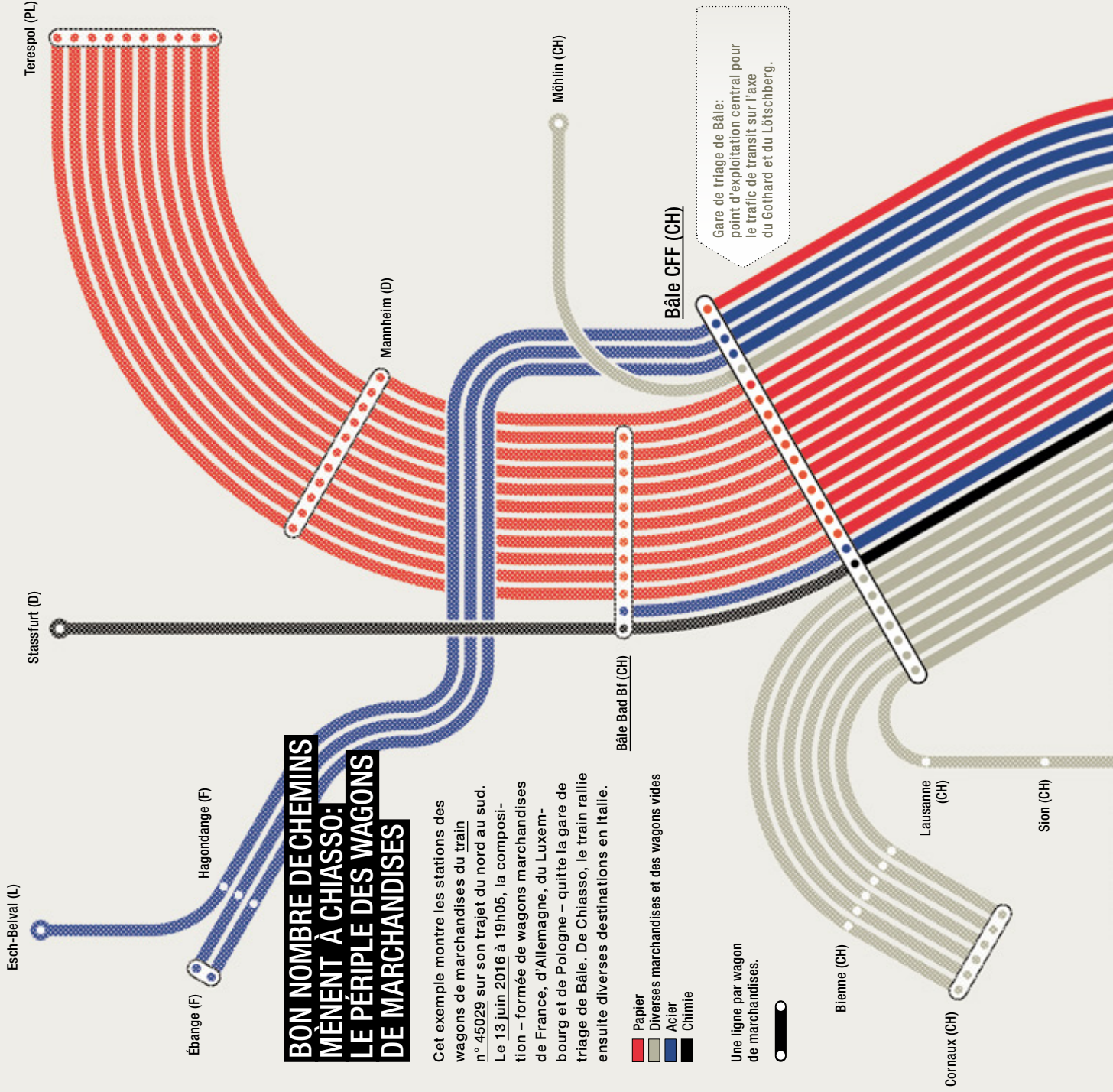
Réservation des places garanties

Le système de réservation national TWC 2017, que CFF Cargo mettra en service au changement horaire du 11 décembre 2016, crée de la transparence pour les réservations et accroît la sécurité des transports. Dans le cadre de Xrail, les systèmes de réservation des différents pays doivent désormais être reliés et coordonnés. Depuis octobre 2015 déjà, la réservation transfrontalière entre les entreprises ferroviaires en Belgique, au Luxembourg, en Autriche et en Suisse est en ligne et est abondamment testée. Madame Fiselius-

Martens trouve les résultats très prometteurs. Elle illustre le mode opératoire avec cet exemple: une entreprise industrielle de Suisse orientale veut exporter de la marchandise vers Vienne. Dans le système de réservation CIS Online de CFF Cargo, elle indique le lieu de départ, la destination, la marchandise et le volume. CFF Cargo calcule automatiquement l'heure d'arrivée dans la gare de triage de Hall (Tyrol) et la communique au RCG autrichien via Xrail Broker. Le RCG établit le raccordement adéquat au départ de Hall et l'heure d'arrivée à Vienne. Ces données sont transmises à CFF Cargo et parviennent directement au client via CIS Online. Il dispose alors d'une réservation de place fixe avec toutes les données importantes sur la chaîne de transport.

Les volumes restant au niveau actuel, le principe suivant continuera de s'appliquer: «Plus on loue tôt, meilleures sont les chances d'avoir des capacités.» «En changeant le système, le TWC européen passe du niveau de manufacture à celui de production industrielle», résume-t-elle, soulignant que les clients amélioreront ainsi nettement la planification de leurs transports. «Grâce à ce système, ils peuvent faire acheminer leurs marchandises à travers l'Europe sur le rail en wagons isolés, avec une qualité contraignante.» Un avantage qui vaut de l'or. —





Horaire fixe pour les marchandises

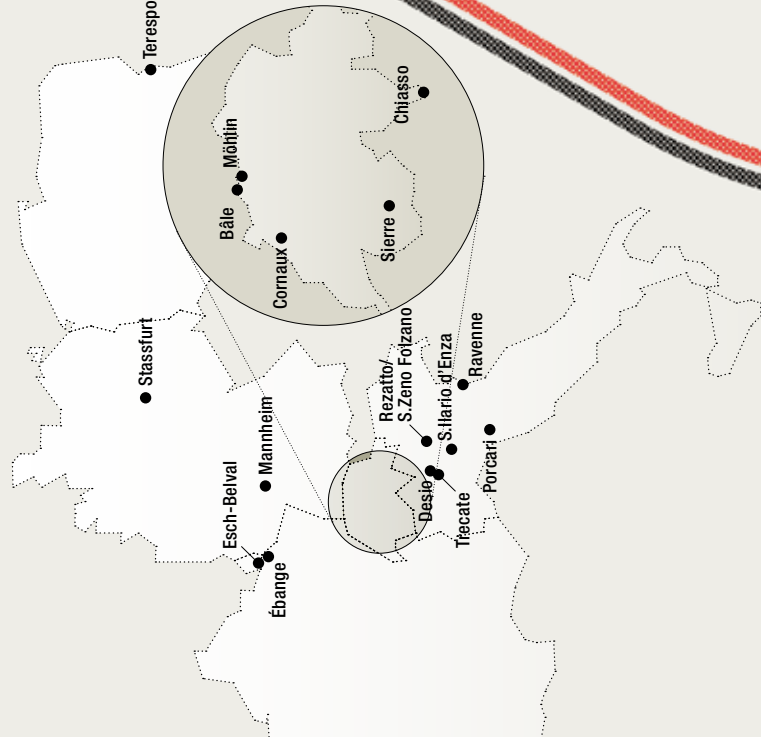
Activité intense sur le réseau ferroviaire le plus dense au monde. Le TWC 2017 crée les conditions du trafic par wagons complets de demain.

Avec une logistique astucieuse, le TWC 2017 veille à ce que les clients disposent à tout moment de capacités de transport garanties sur le réseau ferroviaire suisse toujours plus exploité. Efficacité, meilleure planification et communication transparente sont les mots d'ordre. Avec le changement horaire du 11 décembre 2016 débute le nouveau système de réservation, permettant aux clients de réserver des horaires d'enlèvement et de livraison fermes. L'information sur cette page double montre l'interaction parfaite des différents processus sur la chaîne logistique.

Sierre (CH)

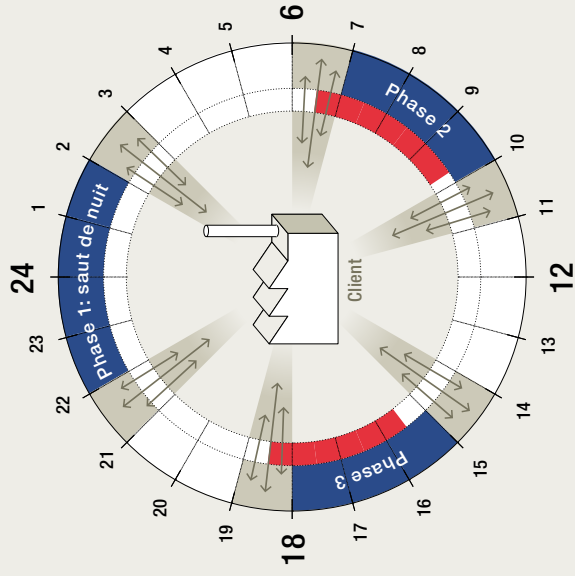
Chiasso (CH)

Point le plus au sud du réseau ferroviaire suisse: env. 60 trains de marchandises nouvellement groupés quittent chaque jour la gare de Chiasso Smistamento.



DU NORD AU SUD

Le principal corridor de marchandises européen passe par la Suisse. D'ici 2020, la NLFA créera jusqu'à 44 pour cent de capacités suppl. pour les marchandises sur le rail du nord au sud et inversement.



PRODUCTION EN 3 PHASES DANS LES GARES DE TRIAGE

La pièce maîtresse du nouveau TWC 2017 est « l'heure de production ». La production standardisée en trois phases de traitement sur 24 heures augmente les capacités du réseau en transférant les trafics hors des heures de pointe du trafic voyageurs.

- Dans les gares de triage* des trains sont nouvellement formés
- Enlèvement et livraison cadencés des wagons
- Heures de pointe du trafic voyageurs

CONCEPT D'AVENIR

La planification ferme des arrivées et départs groupés aux gares de triage sont la base d'un TWC fiable, durable et orienté clients.

<http://tiny.cc/twc2017>

Dans le blog, plus d'infos sur le TWC 2017



*Gare de triage Limmattal, Lausanne Triage, Bâle, Buchs et Chiasso

Source: CFF Cargo / graphique: Craftit

S. Ilario d'Enza (I)

Porcari (I)

Treccate (I)

Rezzato (I)

S. Zeno-Folziano (I)

Desio (I)

«Pour l'instant, pas question d'agir en solo»

Que signifie TWC 2017 pour les clients? Entretien avec Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, et Hansjörg Reiss, responsable du secteur commercial produits fourragers et matières premières auprès de la coopérative Fenaco.

Interview: Roy Spring
Photo: Daniel Winkler

Monsieur Perrin, l'inauguration du tunnel de base du Gothard a eu lieu récemment. La réorientation du trafic de marchandises par wagons complets (TWC) se déroule dans l'ombre du projet ferroviaire du siècle. Le public est-il trop peu conscient de ce que cela signifie?

NICOLAS PERRIN: L'ouverture du Gothard a effectivement été un moment grandiose et très émouvant pour moi. Cette réalisation rayonne sur la Suisse et sur l'Europe. Mais de toutes les transformations que j'ai vécues chez CFF Cargo, le projet TWC 2017 est à ce jour le plus décisif, pour les clients et pour les collaborateurs. Nous perfectionnons le trafic de marchandises par wagons complets et savons qu'un tel changement ne peut pas se mener tambour battant.

Mais?

N. PERRIN: Les changements sont toujours désagréables, même lorsqu'ils constituent une base meilleure pour l'avenir. Dans les mois qui suivront le lancement, nous devons procéder de façon très intuitive et si besoin, nous faire violence et apporter des corrections. Le fait est que le rythme s'accélère en logistique et avec

TWC 2017, nous répondons à cette évolution en desservant souvent de grands sites.

Monsieur Reiss, Fenaco exploite le TWC comme peu d'autres entreprises en Suisse. Dans quelles proportions?

HANSJÖRG REISS: Avec le TWC, nous transportons chaque jour de grandes quantités, l'équivalent d'environ 50 camions sur la route. CFF Cargo est donc un partenaire logistique important.

Entreprise des agriculteurs, Fenaco est favorable au transport ferroviaire écologique. Était-il sage de se rendre dépendant du TWC?

H. REISS: Il y a toujours des alternatives! Je tiens toutefois à préciser que nous ne souhaitons en aucun cas un transfert sur la route. Durant la récolte des céréales, il faut transporter en peu de temps de grandes quantités accumulées. Nous misons alors sur CFF Cargo.

N. PERRIN: Camion et rail, tous deux ont leurs atouts. Le rail est avantageux sur de longues distances pour les volumes récurrents en quantités régulières. C'est aussi l'objectif premier du TWC 2017: de solides liaisons principales avec trois livraisons

par jour pour une fiabilité accrue et une cadence plus élevée dans le transport de marchandises.

Le TWC est depuis longtemps un sujet de préoccupation économique. Avez-vous craint qu'il disparaisse?

H. REISS: Il suffit de regarder à l'étranger pour voir qu'un TWC à grande échelle comme en Suisse est un cas à part. Dans un petit pays, l'infrastructure est limitée à un espace restreint. Il est partout question de densifier la construction, on veut agir contre la perte de surface cultivable et exploiter chaque mètre carré. Cela signifie que les voies de livraison sont généralement trop courtes pour traiter des trains complets.

La logistique est de plus en plus marquée par le quotidien et CFF Cargo mise sur plus de planification. Avec le TWC 2017, les problèmes seront-ils répercutés sur les clients?

N. PERRIN: En aucun cas! Nous avons mis les nouveaux processus sur pied conjointement avec les clients. Avec le système de réservation, nous créons pour nos clients des plans de transport fermes. >

Hansjörg Reiss (à g.) et Nicolas Perrin
au siège des CFF à Wankdorf-City
à Berne.



FENACO En tant que reprenneur de produits de l'agriculture, la coopérative agricole veille à ce que les denrées alimentaires suisses parviennent aux clients. En tant que fournisseur, Fenaco propose un large éventail de produits et de prestations. Parmi ceux-ci, citons Ramseier (boissons), Volg et Landi (détaillants), UFA (fourrages) ou Agrola (énergie). La coopérative, qui siège à Berne, emploie près de 10 000 collaborateurs et a réalisé un chiffre d'affaires de 6,04 milliards de CHF en 2015.

PRÉFÉRENCE AU TRAIN
Transport sur le rail surtout de céréales et fourrages. Env. 400 000 tonnes sont acheminées chaque jour, le plus souvent par le TWC.

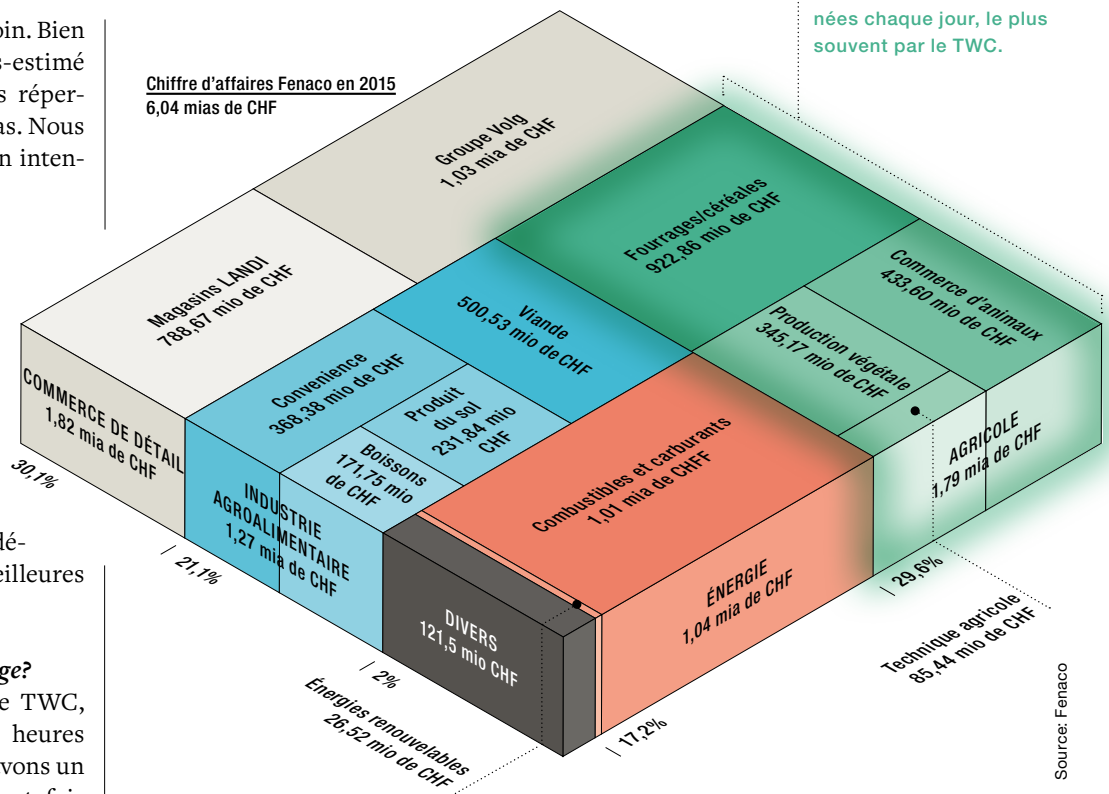
Les chaînes logistiques en ont besoin. Bien sûr, le risque existe que soit sous-estimé un aspect susceptible d'avoir des répercussions majeures dans certains cas. Nous avons préparé cette étape de façon intensive avec nos clients.

Quand avez-vous appris les changements? Avez-vous été mis devant le fait accompli?

H. REISS: Les premiers contacts datent d'il y a deux ans. Nous comprenons le sens des changements et étant l'un des gros clients de CFF Cargo, apprécions le fait de coopérer au processus. Nous avons pu contribuer dès le début à sa mise en œuvre dans les meilleures conditions possibles.

Concrètement, qu'est-ce qui change?

H. REISS: Jusqu'à présent, dans le TWC, on pouvait réserver jusqu'à 48 heures avant le départ. Désormais, nous avons un délai de deux semaines. C'est toutefois



Il n'est pas judicieux d'acheminer quelques fraises à Disentis avec les Chemins de fer rhétiques.

HANSJÖRG REISS

trop long pour nous, surtout en période de récolte. La récolte de blé p. ex. ne dure que cinq semaines. Deux semaines, c'est une éternité dans ce cas. La météo à elle seule peut déjà tout bouleverser. De plus, les clients décident toujours à la dernière minute quel volume ils veulent commander et quand. Nous sommes donc tributaires d'une forte flexibilité dans le TWC.

N. PERRIN: Avec le TWC 2017, nous voulons augmenter la planification des liaisons – pour nous et pour les clients. Mais nous resterons flexibles, c'est primordial. Les transports peuvent être réservés de

deux semaines à 90 minutes avant le départ du train. Nous tiendrons compte des besoins spécifiques à chaque branche.

À quel point votre entreprise est-elle orientée sur le trafic ferroviaire?

H. REISS: Nous misons fortement sur le rail surtout dans la logistique céréalière et fourragère, notamment au départ des ports rhénans de Bâle. Mais tout est toujours question d'investissements. Le nouveau point de transbordement et de collecte de Fenaco au Auhafen de Bâle sera achevé d'ici fin 2017. Il aura un silo de 70 mètres de haut pour stocker le fourrage et les céréales. Il y aura aussi une nouvelle installation de chargement ferroviaire et une voie de chargement pour les camions. Nous entretenons de plus un dialogue continu avec CFF Cargo qui prévoit son propre terminal trimodal au nord de Bâle pour le transbordement entre bateau, train et camion. Il aura pour but de traiter le trafic conteneurisé accru

notamment d'outre-mer via le port de Rotterdam.

N. PERRIN: C'est un fait: les clients se développent avec nous et vice versa. On ne construit pas un raccordement à la va-vite pour ne plus l'utiliser au bout de deux ans. La logistique du futur fera de plus en plus la distinction entre le trafic principal et la distribution capillaire qui suit.

H. REISS: À notre avis, une logistique optimisée combine le rail et la route. Dans cette optique, il reste encore des choses à faire en ce qui concerne le train. Nos usines de production d'aliments composés sont aussi très orientées sur le rail. Mais une distribution capillaire par le rail de ces usines vers les différents agriculteurs n'a aucun sens.

Quels sont les atouts du TWC 2017 pour les clients?

N. PERRIN: Ils disposent de liaisons plus fréquentes aux grands sites et d'une offre fiable. Désormais, les clients bénéficient

de liaisons aux capacités vérifiées. Avant, c'est seulement lors de l'enlèvement des wagons de marchandises que nous pouvions évaluer si ceux-ci allaient atteindre leur destination à temps. Notre exigence majeure est que la qualité de nos prestations et possibilités fasse de nous une référence parmi les fournisseurs ferroviaires.

Quelles sont vos expériences dans le trafic ferroviaire transfrontalier de marchandises?

N. PERRIN: Il y aura plus d'importations, notamment en raison du franc fort. Simultanément, on produira toujours moins en Suisse. L'intégration dans des réseaux étrangers sera ainsi de plus en plus déterminante. Les plus gros volumes circulent avec SBB Cargo International ou DB Cargo via l'Allemagne, de loin le plus gros partenaire commercial de la Suisse. Pour les produits chimiques, nous misons sur le transporteur ferroviaire ChemOil. Nous faisons partie de l'alliance Xrail pour le trafic de marchandises par wagons complets. Avec quelques membres, nous avons établi de nouveaux produits directs, p. ex. vers Anvers.

Les exigences grandissent aussi dans le trafic voyageurs: la ponctualité est de plus en plus exigée. Aux frais du trafic marchandises?

H. REISS: Le client Cargo que je suis va dire que c'est au détriment du trafic marchandises (sourire). Mais je sais que le trafic voyageurs a aussi des exigences fondées. Encore une fois, tout est une question de place et d'infrastructure. En termes de différence, je dis toujours: le trafic marchandises est actif – le trafic voyageurs est passif.

Que voulez-vous dire?

Le chauffeur de camion transporte des marchandises, le chauffeur de bus ne fait que conduire. Il n'a pas à charger ou décharger les personnes qu'il transporte, elles le font d'elles-mêmes aux arrêts! (rire).

N. PERRIN: (rire) ... parfois nous aimerions aussi que les caisses aient des jambes!

H. REISS: Plus sérieusement: le trafic marchandises actif est et reste un gros défi. Il nécessite des opérateurs professionnels mais aussi un tonnage qui garantit une exploitation rentable de l'infrastructure.

N. PERRIN: Le trafic voyageurs peut être planifié à la minute près vingt ans à l'avance. Mais chez nous, impossible de

┆
Le trafic voyageurs peut être planifié à la minute près vingt ans à l'avance.

NICOLAS PERRIN

┆

dire que l'an prochain à 16h17, un train de marchandises partira à Herzogenbuchsee. Dans le trafic ferroviaire de marchandises, il est donc important de garantir à long terme des capacités prévisibles. Ce sera le cas avec la nouvelle loi sur le transport des marchandises. Les capacités sont aussi clairement définies pour le tunnel de base du Gothard.

Cela suffit-il face à la concurrence de la route?

N. PERRIN: Il s'agit, au sein de ces conditions cadres, de définir une offre aussi flexible et porteuse d'avenir que possible. Reste à savoir si à l'avenir, de telles questions ne se poseront pas aussi sur la route. L'introduction d'un Road Pricing p. ex. changerait totalement la donne ...

H. REISS: Les schémas de conflit route-rail me dérangent toujours. Pour moi, les deux systèmes se complètent idéalement. Le transport par camion de 1000 tonnes de céréales chez Swissmill à Zurich n'a pas de sens. À l'inverse, il n'est pas judicieux que les Chemins de fer rhétiques acheminent quelques fraises à Disentis.

Comment voyez-vous le TWC dans dix ans?

H. REISS: Je pars du principe qu'il y aura encore des capacités et que le nombre de

points de desserte subira d'autres modifications. Il est primordial que ces optimisations s'élaborent sur fond de dialogue et s'orientent à long terme. Pour les points de desserte, il s'agit toujours d'investissements coûteux dans les infrastructures.

Préférez-vous parfois acheter votre propre entreprise ferroviaire, comme l'a fait Coop?

H. REISS: Comme je l'ai déjà dit: il y a toujours des alternatives. Mais nous savons aussi que dans ce cas, un train doit être exploité à fond. Un train à l'arrêt coûte de l'argent. Nous n'envisageons pas cela pour l'instant. Nous misons sur un partenariat avec CFF Cargo. Nos objectifs communs avec CFF Cargo font que nous ne voulons pas agir en solo pour l'instant. —

Hansjörg Reiss, ingénieur agricole de 48 ans, travaille depuis 2012 pour l'unité d'activité GOF de la société coopérative Fenaco, en tant que responsable du secteur commercial produits fourragers et matières premières et de la logistique. Il supervise aussi le maître d'ouvrage pour le nouveau point de collecte et le silo de transbordement au Auhafen de Bâle. Avant cela, H. Reiss a dirigé la Landi Reba pendant 18 ans.

Nicolas Perrin, 57 ans est CEO de CFF Cargo depuis 2007. Cet ingénieur civil diplômé EPF travaille aux CFF depuis 1987; il a été entre autres collaborateur personnel du président de la direction générale des CFF et délégué adjoint pour Rail 2000. Arrivé chez CFF Cargo en 1999, il a dirigé la production puis dès 2007, le secteur d'activité International.



Cible des médias: l'arrivée du premier train de marchandises à Flüelen.

Un futur orienté vers le sud

Une nouvelle ère du trafic ferroviaire de marchandises a débuté le 3 juin 2016 avec la première traversée commerciale du tunnel de base du Gothard par un train de marchandises. Compte-rendu de cet acte historique.

Texte: Peter Krebs

Photos: Tanja Demarmels

Malgré une météo mitigée, la confiance règne en ce vendredi 3 juin 2016. Le massif du Gothard sert de décor majestueux et c'est le tunnel de base du Gothard qui joue le rôle principal, après avoir fait les gros titres bien au-delà de nos frontières, lors de l'inauguration festive deux jours auparavant, en présence de conseillers fédéraux, chefs d'État et autres invités illustres. Les personnes présentes à la gare de Flüelen n'attendent rien de moins qu'une nouvelle dimension pour le trafic de marchandises transalpin et son transfert sur le rail.

«L'important, ce n'est pas le tunnel, mais ce que nous allons en faire», déclare Andreas Meyer, CEO des CFF, dans son allocution. Le premier train de marchandises à traverser le tunnel vers le sud est une bonne raison de faire la fête. C'est un événement à la fois symbolique et important. Avec la réception de l'ouvrage par CFF Infrastructure, l'exploitation pilote a commencé le 1^{er} juin 2016 et durera jusqu'au changement d'horaire en décembre. Début septembre 2016, une grande



Nouvelle dimension pour le trafic de marchandises: Andreas Meyer, CEO CFF (à dr.) et Aldo Smania, chef de projet Gothard.

partie du trafic de marchandises transalpin passera alors à travers le tunnel. «Durant cette période, nous testons le fonctionnement de l'installation en situation réelle», explique Aldo Smania, chef de projet du tunnel de base chez CFF Cargo. Tous les collaborateurs concernés s'exercent intensivement à la future exploitation. Rien ne sera laissé au hasard. Bien entendu, les préparatifs n'ont pas commencé qu'aujourd'hui avec cet acte festif au portail nord. CFF Cargo a déjà considérablement participé à l'exploitation test en amont.



Photo de groupe avec «Blanche Neige»: Nicolas Perrin, Peter Füglistaler, Aldo Smania, les deux mécaniciens pionniers Dominik Baumberger et Edgar Aschwanden, Urban Camenzind, Andreas Meyer (g. à dr.).

Première cargaison dans le Ceneri

Le premier train de marchandises commercial est parti de Hüntwangen avec onze wagons de gravier et deux locomotives. La cargaison de 950 tonnes est destinée à la construction du tunnel de base du Ceneri. Devant la presse réunie, Aldo Smania décroche la locomotive avant à Flüelen. Il démontre ainsi l'un des avantages de la ligne de plaine: contrairement au trajet via l'ancienne ligne de montagne, le double attelage n'est plus nécessaire dans le nouveau tunnel. Le trafic de marchandises sera plus rapide, simple, sûr et compétitif.

Concrètement: le patron des CFF, Andreas Meyer, s'attend à un gain de productivité de 15 à 20 pour cent en Suisse et de 5 à 10 pour cent sur l'axe Rotterdam-Gênes. Deux tiers de la capacité du tunnel de base sont réservés au trafic de marchandises. En décembre de cette année déjà, lorsque le tunnel sera définitivement opérationnel, quatre trains de marchandises seront acheminés par heure et par direction. Les responsables s'accordent tous à dire qu'il n'y aura pas de hausse fulgurante du volume sur l'axe nord-sud. «Il faut un temps de mise en train», conclut avec conviction Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo.

Vision 2020

Il reste encore beaucoup à faire jusqu'à l'achèvement de l'axe du Gothard. Smania, chef de projet, mentionne les nombreux chantiers qui restreignent encore le trafic,

mais qui créent les conditions pour la prochaine étape de la NLFA. C'est ainsi qu'en 2017, la ligne de Luino sera fermée pendant six mois pour modernisation. Avec la mise en service du tunnel de base du Ceneri et du corridor 4 mètres fin 2020, la ligne de plaine intégrale deviendra une réalité. 260 trains de marchandises circuleront alors par jour sur l'axe nord-sud, augmentant la capacité de 44 pour cent.

┆
 «L'important, ce n'est pas
 le tunnel, mais ce
 que nous allons en faire.»


ANDREAS MEYER, CEO CFF

L'objectif est d'utiliser sur l'ensemble de l'axe des trains de 750 m de long et pesant jusqu'à 2000 tonnes. «Nous ne sommes pas encore arrivés au bout, mais sommes en bonne voie», déclare Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports, à Flüelen. Selon lui, le trafic de marchandises a connu, ces dernières années déjà, un développement positif sur le rail. Le fait que les chefs de gouvernement des États voisins se soient engagés, lors de l'inauguration du Gothard, à créer les capacités nécessaires sur les lignes d'accès

et dans les terminaux lui paraît très réjouissant.

Aldo Smania se trouve dans le poste de pilotage du train qui traverse le tunnel ferroviaire le plus long du monde. La machine est conduite par le mécanicien uranais et expert en contrôle Edgar Aschwanden, issu d'une longue lignée de cheminots: «Nous sommes la quatrième génération de ma famille à travailler dans le chemin de fer depuis l'ouverture du tunnel du Gothard en 1882», dit-il avec fierté. Bien que se réjouissant de son nouveau travail, il se sent un peu nostalgique. Car une époque longue et mouvementée s'achèvera avec la disparition des trains de marchandises sur la ligne de montagne difficile et riche de tradition.

À 10h12 précises, «Blanche Neige», la loc Re 420 blanche de CFF Cargo, émet un son strident. Le premier train de marchandises et ses onze wagons se mettent lentement en mouvement pour entamer leur voyage en direction du sud, vers le futur. —

 <http://tiny.cc/1train>
 Vidéo exclusive de la première traversée du Gothard sur le blog

Du fromage, du vin et des éléphants dans le train

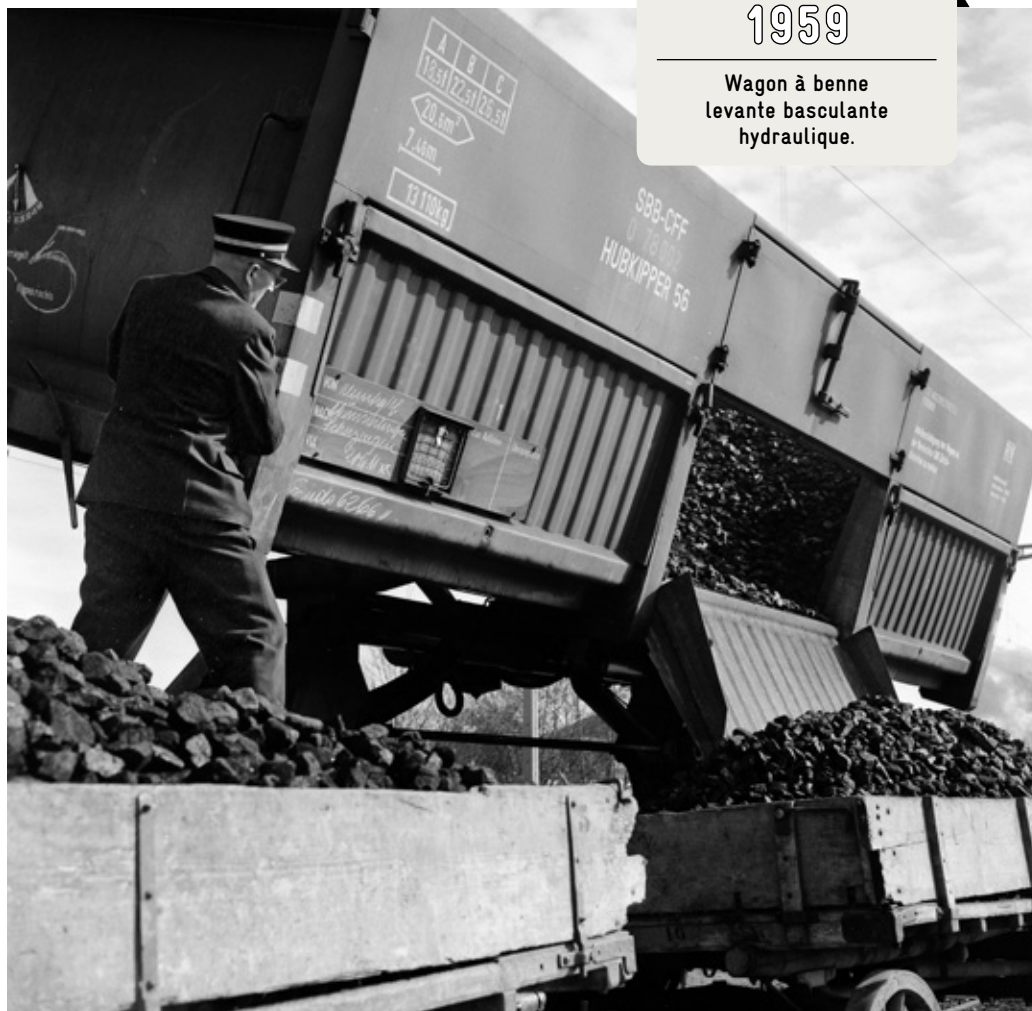
Au cours de son histoire, le trafic ferroviaire de marchandises n'a cessé d'évoluer. Nous avons fouillé dans les archives et sommes tombés sur quelques trouvailles étonnantes.

Texte: Manuel Fischer
Fotos: SBB Historic

1948

Wagon porte-conteneurs avec des cuves de 4400 litres à la gare frontalière de Buchs (SG).





Les débuts du trafic ferroviaire de marchandises remontent au royaume d'Égypte et de ses routes creusées d'ornières. Au début du XIX^e siècle, des wagons de marchandises ont été utilisés dans les mines anglaises. En Suisse, le transport de marchandises sur le rail a connu son premier boom assez tard. Un rumeur venue de l'étranger évoquait un nouveau mode de transport – le train – qui permettait de réduire les coûts élevés du transport. Car jusqu'alors, c'était la malle-poste qui assurait le transport des biens et des personnes, un luxe réservé à une minorité.

La première ligne ferroviaire, le long de la Limmat de Zurich à Baden, fut nommée «Spanisch-Brötli-Bahn», du nom d'une pâtisserie de Baden. Elle fut ouverte en 1847. Diverses autres lignes furent construites presque simultanément et dans les années 1860, les premières marchandises furent transportées sur le rail, soit deux millions de tonnes par an, chiffre par la suite en hausse constante: en 1914, on comptait déjà 19 millions de tonnes. De plus en plus de sociétés ferroviaires privées, dont les Chemins de fer du Nord-Est, la compagnie Jura-Simplon ou la compagnie des chemins de fer St-Gallois et Appenzellois se concurrençaient sur un réseau de plus en plus performant.

Electricité pour le chemin de fer du Gothard

La nouvelle infrastructure permettait l'implantation en Suisse d'industrie exportatrices, comme p. ex. la construction de machines. Désormais, les marchandises de contrées très retirées pouvaient, via le rail, être acheminées vers des centres commerciaux comme Zurich, St-Gall ou Genève. Le nombre de raccordements passa de 37 en 1873 à 400 en 1900. Mais il y eut aussi des revers. De graves accidents et surtout les coûts énormes de la percée alpine mirent plusieurs sociétés ferroviaires en faillite. Le lourd contexte amena le peuple suisse, en février 1898, à voter pour la nationalisa-

La nouvelle
infrastructure
a permis
l'implantation
d'industries
exportatrices.

tion du réseau ferroviaire. Le premier train des chemins de fer d'État circula le 1^{er} janvier 1901 de Zurich à Genève via Berne. Les Chemins de fer fédéraux (CFF) furent officiellement opérationnels le 1^{er} janvier 1902. Depuis lors, les CFF exploitent le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

Pendant la Première Guerre mondiale, la Suisse subit une grave pénurie de matières premières. Le charbon pour les locomotives vint aussi à manquer. Face à l'urgence, la Suisse fut pionnière et se mit très tôt à électrifier son réseau ferroviaire. En 1912, les CFF optèrent pour le système de courant alternatif encore utilisé de nos jours, et qui alimenta le Chemin de fer du Lötschberg inauguré en 1913; le chemin du Gothard, ligne la plus importante, fut électrifiée en 1920.

Le transport du vin dans des citernes

Avant la Seconde Guerre mondiale, en 1938, outre les wagons ouverts classiques, on créa les premières citernes, offrant ainsi de nouvelles possibilités au transport de marchandises sur le rail. Ces conteneurs-citernes convenaient pour transporter les liquides, avant tout des produits pétroliers, mais aussi des jus de fruits et du vin. Le rail était avant tout un moyen de transport idéal pour les marchandises en vrac (minerai, charbon ou gravier). Elles étaient acheminées dans des wagons ouverts, souvent >

compliqués à vider. Il fallait souvent le faire à la main. En 1891 fut brevetée la géniale benne Talbot, une caisse en forme d'entonnoir avec clapet de vidange, qu'il suffisait d'ouvrir d'un côté seulement.

Des pains de glace venus des brasseries

Le transport des aliments a toujours été très délicat. C'est le cas du fromage, dont les exportations connurent un boom après 1860. Le développement rapide des voies et moyens de communication servirent la branche. Le secteur fromager favorisa la création de fromageries en plaine et pilota la production prioritaire de l'Emmental, fleuron des exportations. À l'époque déjà, la meule était pourvue de la marque des détaillants et des différentes fromageries. Les seaux et fûts étaient aussi marqués au moyen de pochoirs, tampons et plaquettes. Pour garantir une fraîcheur uniforme jusqu'aux ports maritimes, les wagons de produits délicats devaient avoir en permanence des pains de glace fournis par les brasseries.

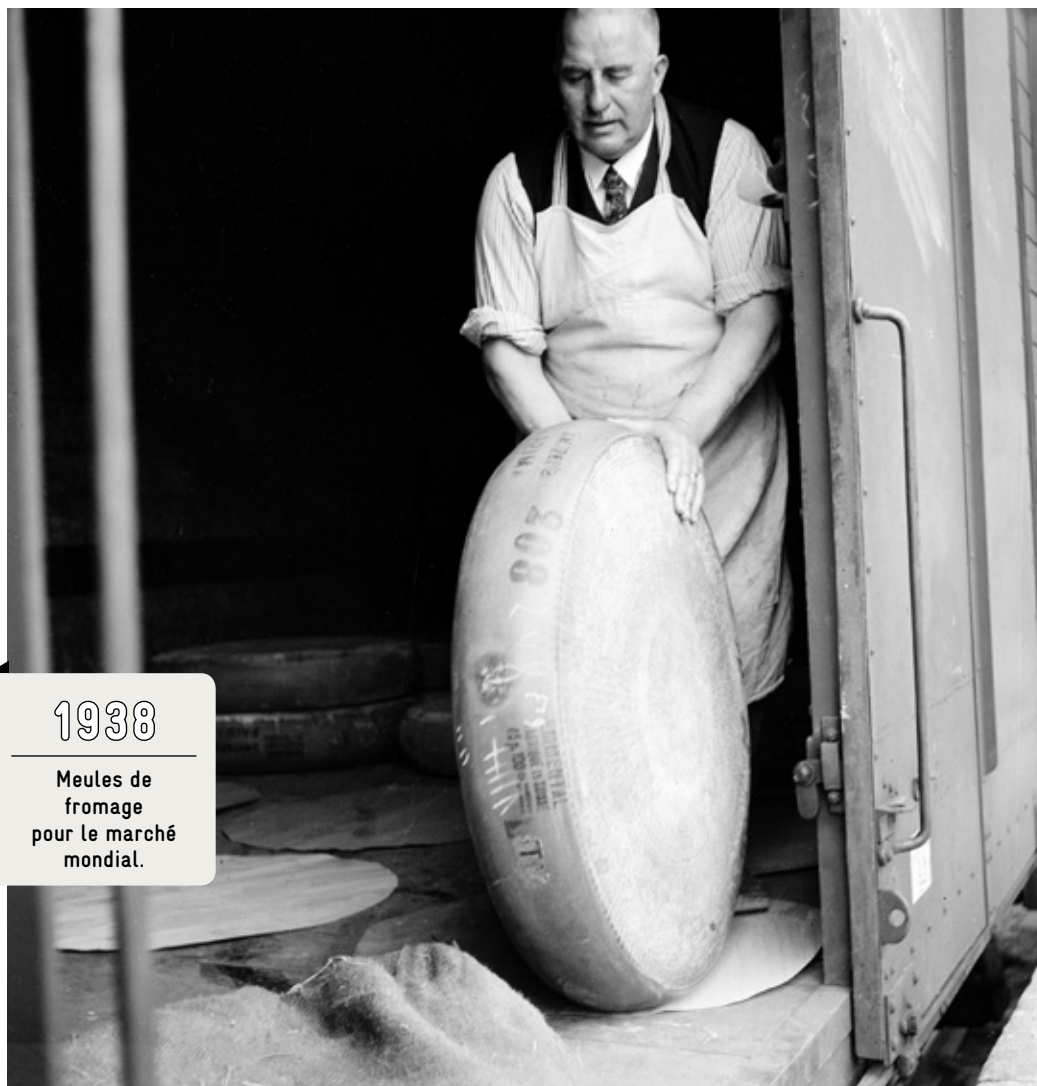
Marco Vogel, ancien directeur du commerce de vin Georg Vogel à Zurich, se souvient bien du transport pendant sa jeunesse. «Autrefois, la mise en bouteilles sur le lieu production ne posait pas de problème», dit-il. Jusque dans les années 70, l'entreprise faisait mettre le vin du sud du Tyrol dans de grosses cuves qu'elle acheminait en Suisse par train sur des wagons-conteneurs spéciaux, via la gare frontalière de Buchs (SG). Un gros wagon-citerne contenait à lui seul 15 000 litres de vin; après livraison, il était mis dans 20 000 bouteilles.

Le cirque sur le rail

La dynastie Knie est en quasi symbiose avec l'entreprise de fret qu'est le rail. De 1919, année de la création du cirque ambulant, à 2005, les animaux ont voyagé en train. Ce n'est plus le cas désormais. Le cirque argue du fait qu'il y va du bien-être des animaux. En revanche, les caravanes d'habitation voyagent aujourd'hui encore sur des wagons plats pour parvenir à la prochaine étape de la tournée. La coopéra-

**Le transport
des aliments
a toujours été
très délicat.**

tion des deux partenaires est rodée jusque dans les moindres détails. Les wagons appartiennent à CFF Cargo, mais servent exclusivement au cirque national suisse. →



1938

Meules de
fromage
pour le marché
mondial.

1945

Un éléphant du cirque national suisse Knie à l'arrivée.



La dynastie Knie est en quasi symbiose avec le rail.



Ballast



Coup de pioche du Bözberg — 9 mars, début du chantier du nouveau tunnel ferroviaire du Bözberg, le plus gros projet individuel pour aménager un corridor 4 m de Bâle au Tessin.



ETCS 2

Licence pour le Gothard

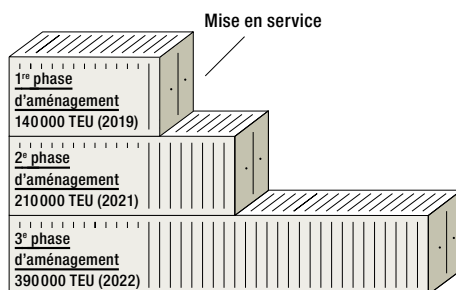
Fin mai 2016, les premières locomotives de CFF Cargo de cette série ont reçu de l'Office fédéral des transports (OFT), l'autorisation d'exploiter le nouveau tunnel de base du Gothard. Le modèle Re 474 a été homologué pour l'ETCS niveau 2. D'ici fin 2017, tous les systèmes de sécurité des trains des CFF sur leur réseau ferroviaire auront l'ETCS.

GATEWAY BÂLE NORD

Aménagement progressif

Coup d'envoi pour le grand terminal trimodal de Bâle Nord, plaque tournante du trafic intermodal de marchandises. Les entreprises de logistique et de transport suisses Contargo, Hupac et CFF Cargo ont fondé la société Gateway Basel Nord AG pour réaliser ce projet visionnaire. «Nous voulons ouvrir le terminal en 2019 et misons sur les effets de synergie avec la NLFA», a dit Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, lors d'une conférence de presse au début de l'été 2016.

www.gateway-baselnord.com



TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) = unités conteneurisées



INTERNET

Le train en photos

Les collaborateurs de CFF Cargo sont nombreux à partager via Instagram leur fascination pour le train. Ainsi Matthias Müller, agent de manœuvre région Suisse centrale. Une trouvaille pour les fans de trains!

www.instagram.com/matti_sbb



Début de la loi sur le transport des marchandises révisée. Les voyageurs ne sont plus prioritaires sur le trafic marchandises.

INTERNATIONAL

Savoir-faire suisse pour les Andes

Un corridor ferroviaire de plus de 3000 km de long doit relier l'Atlantique au Pacifique en Amérique du Sud. Des entreprises suisses veulent aussi participer au projet de liaison ferroviaire entre le port brésilien de Santos et celui d'Ilo au Pérou. Les discussions sont en cours avec le ministère compétent en Bolivie. L'Union des nations sud-américaines (UNASUR) a souligné l'importance du «Bioocéánico Central Rail Corridor» pour le développement de la région.

Des semelles silencieuses



La plupart des wagons de marchandises en Europe sont encore équipés des performants sabots de freins. Les habituelles garnitures en fonte posent problème: elles sont bruyantes car elles raclent les surfaces des roues. Pas chez CFF Cargo: dans le cadre des assainissements phoniques, elles ont été remplacées par des **semelles composites («semelles K»)**. Résultat: les roues restent plus lisses – le niveau sonore baisse considérablement. Aux CFF, 6267 wagons de Cargo et Infrastructure ont déjà été équipés. 92 pour cent des véhicules sont silencieux. Les autres vieux wagons seront retirés de la circulation dans les prochaines années; les transformer ne serait plus rentable (état: fin 2015).

Barbara Iseli, promeneuse de chiens à Hittnau (ZH)

L'amie des chiens

Texte: Susanne Wagner

Photo: Peter Hauser

Avant de partir en forêt avec sa meute, Barbara Iseli effectue un parcours logistique. Elle part en break d'Hittnau dès 7h00 du matin pour traverser Zurich avant les embouteillages. À Wiedikon, elle prend Isla, une chienne croisée bouvier bernois-terrier de deux ans, qui frétille déjà d'impatience. Puis elle franchit le Zürichberg pour se rendre à Schwamendingen et Dübendorf, afin de récupérer tous les chiens de la meute du jour, au nombre de cinq.

Barbara promène des chiens à la demande de ses clients. Selon ce qui est convenu, elle prend et ramène les chiens au domicile ou sur le lieu de travail de leurs maîtres. Ses clients sont des gens qui n'ont pas le temps de promener leurs chiens des heures entières en semaine et qui sont contents de les confier à une personne fiable. Dresseuse de chiens, conseillère en comportement, soigneuse pour chiens diplômée, titulaire d'une attestation fédérale de compétence et d'une autorisation de l'office vétérinaire cantonal, Barbara Iseli est une spécialiste très demandée.

Des regards étonnés

Pour le confort des chiens, elle a équipé toute la surface de chargement de sa Ford de caisses grillagées adaptées. Sur un parking près du zoo de Zurich, elle fait descendre les chiens et les tient au bout de cinq laisses, puis met dans sa poche des sacs Robidog. Avec deux chiens à sa gauche et trois à droite, elle occupe toute la largeur du chemin. Elle est habituée aux regards étonnés des passants. Il lui arrive de promener jusqu'à 7 ou 10 chiens, avec

l'aide d'une assistante. Parfois elle lâche les cinq chiens, pour leur plus grande joie. La dresseuse de chiens aborde alors la partie difficile de sa tâche. Elle surveille calmement les chiens du regard et les siffle pour les faire revenir dès qu'une joggeuse, un cycliste, une autre promeneuse de chiens ou un cavalier approchent. Ses protégés lui obéissent aussitôt et reviennent en trombe. Comme des enfants étonnés, ils se tiennent devant elle, silencieux et fixant avec fascination son index jusqu'à ce qu'elle crie la phrase libératrice «Tout va bien de nouveau.» Haletants, les

┆
Quand elle lâche les
chiens, ils s'en donnent
à cœur joie.
┆

chiens se roulent de joie par terre, sautent dans le ruisseau ou font des cabrioles dans l'herbe.

À 29 ans, cette baby-sitter pour chiens fait le métier de ses rêves. Après s'être occupée de personnes âgées, elle s'est reconvertie en secrétaire médicale suite à un accident de cheval, mais cela ne lui correspondait pas. «Les chiens sont toute ma vie et c'était déjà le cas quand je me suis occupée de mon premier chiot à 14 ans», se souvient-elle. Il y a quelques années, elle s'est initiée au métier de promeneuse de chiens auprès d'un ami qui gardait des chiens. Depuis l'automne 2014, elle est

indépendante et garde des chiens à l'heure ou à la journée.

Ce n'est pas un hasard si Barbara Iseli semble parler le langage des chiens. Durant sa formation, elle a étudié de près la nature des chiens. Elle observe la façon dont ils communiquent entre eux et avec sa voix et son corps envoie des signaux clairs et précis. Indépendamment de sa race, chaque chien a son propre caractère, est espiègle et provoque ses camarades ou reste en retrait en quête de calme. Pour que le groupe reste équilibré et sans conflit, elle doit toujours garder une vue d'ensemble des événements. Car une chose est claire: temps de chien, pleine lune ou grand soleil: Barbara Iseli, la cheffe de la meute, a toujours le dernier mot. ─

«Chaque chien a son propre caractère», explique Barbara Iseli.





Gateway Basel Nord – votre correspondance pour la Chine

Terminal national de conteneurs pour le rail,
le Rhin et la route: gateway-baselnord.com