

cargo

Entretien
avec le DGE:
René Gentinetta,
Novelis

p. 18

Une interface
avec le client

Défis et opportunités
d'une logistique numérisée





8

Une logistique pointue: centrale de distribution Migros



30

Souffleur de verre et directeur: Robert Niederer



ClimatePartner^o
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004

- 4 Analyse
La logistique, l'ADN de notre monde

- 7 Interview
Logistique clients chez AMAG

- 8 Dossier
Journée à la centrale de distribution de Migros

- 14 Recyclage PET
Les grands transports par rail

- 16 Entretien avec le DGE
René Gentinetta, Novelis

- 20 Reportage
Vigier Ciment livre 24 h/24

- 23 Infographie
Des wagons pour chaque besoin

- 24 Générations
Rencontre de deux mécaniciens

- 28 Nouveautés de la branche
Ballast

- 29 L'objet
Attelage automatique

- 30 Ma logistique
Robert Niederer, Glasi Hergiswil

Impressum

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

Tirage global: 6000 exemplaires **Rédaction CFF Cargo:** Miriam Wassmer (responsable adjointe), Tamara Ritter, Anouk Ilg, Beat Kunz **Rédaction Crafft:** Roy Spring (direction), Kristina Morf, Anja Osswald, Pirmin Schilliger, Stefan Boss, Patricia Michaud, Susanne Wagner **Conception et réalisation:** Crafft Kommunikation AG, Zurich **Traductions:** Traductor, Bâle **Lithographie et impression:** Neidhart + Schön Print 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.

Notre cœur de métier aujourd'hui et demain

Quand avez-vous passé une commande en ligne pour la dernière fois? Probablement ces derniers jours, à en croire les statistiques. Ce qui nous amène à la chaîne de la demande, déterminée par la consommation, et qui remplace la chaîne d'approvisionnement dans bien des domaines. Non sans importantes répercussions sur notre branche, qui doit faire face aux nouveaux acteurs mondiaux et offres de niche. Dans son article (p. 4), la spécialiste en sciences culturelles Anja Osswald aborde les défis et évolutions de la branche logistique, ainsi que notre projet «moonshot».

Le reportage à la centrale de distribution Migros de Suhr (p. 8) vous ramène au présent et aux aspects importants de notre logistique quotidienne. Un des centres logistiques les plus modernes du pays veille à ce que vous trouviez chaque jour dans les magasins Migros assez d'eau minérale, de chocolat ou de muesli. Une tâche complexe à laquelle CFF Cargo contribue largement.

La logistique est aussi le sujet de conversation entre deux de nos agents de maintenance (p. 24). Les réflexions des deux collègues – l'un au début, l'autre à la fin de sa carrière professionnelle – montrent combien leur travail a changé suite à la transformation de la société et à la numérisation. Mais ce qui n'a pas changé, c'est la fierté d'exercer ce

métier. Et le fait qu'il faille parfois avoir recours à une clé à molette ou un poste de soudure pour réparer les locs ou wagons. D'ailleurs, nous vous présentons les principaux types de wagons en image et en chiffres dans notre infographie (p. 23).

Même si l'année logistique n'est pas encore terminée, il est clair que l'interruption sur le tronçon de la vallée rhénane près de Rastatt (sud de l'Allemagne) aura une incidence sur la rétrospective de 2017. Il est donc normal que l'Entretien avec le DGE (p. 16) traite des conséquences de cet accident et des leçons à en tirer en matière d'interopérabilité, en plus du thème de l'aluminium qui lie Novelis et CFF Cargo depuis des années.

Je vous souhaite une agréable lecture.

Miriam Wassmer
Responsable adjointe Communication

miriam.wassmer@sbbcargo.com





La logistique: l'ADN de notre monde

Dans la logistique aussi, la numérisation entraîne un changement radical. Pour faire jeu égal demain, il faut penser grand aujourd'hui.

Texte: Anja Osswald
Illustrations: Aron Vellekoop León

«Et connaître enfin ce qui fait la cohésion intime du Monde...» À cette aspiration du Faust de Goethe, une réponse claire pourrait être formulée aujourd'hui: la logistique. Elle est l'ADN de notre monde, le réseau qui l'unit. En tant que système global de communication et de distribution, la logistique veille à livrer les marchandises et les services là où ils sont requis et développe des innovations depuis la nuit des temps. Il y eut d'abord les signaux de fumée des feux de camp, puis les relais de poste et les caravansérails, les drapeaux et phares, le morse et les signaux radio. Les infrastructures de l'époque étaient les grandes routes commerciales – Route des épices, Via Regia ou Route de la soie – qui reliaient les villes et les hommes.

Elles étaient les précurseurs des axes commerciaux internationaux d'aujourd'hui. Sur l'eau, la terre et bien plus tard, le rail. Au fil de l'industrialisation, le rail est devenu l'épine dorsale de la logistique. Au XXI^e siècle, ce sont avant tout les autoroutes de l'information qui complètent, voire remplacent les routes commerciales traditionnelles. La logistique devient de plus en plus invisible, immatérielle et numérique.



Quant à la numérisation, elle entraîne un changement radical. Les processus de production et chaînes de livraison évoluent, tout comme la communication et les habitudes de consommation.

La chaîne de la demande remplace la chaîne d'approvisionnement

La flexibilisation des chaînes de valeur classiques grâce au big data, aux médias sociaux et aux appareils mobiles, redéfinit complètement la relation entre le producteur et le consommateur. Ce dernier devient un «prosommateur» qui peut commander ses produits partout et à tout moment selon ses préférences, et le producteur devient un prestataire qui doit toujours pouvoir réagir avec flexibilité aux exigences de ses clients pour rester compétitif. La chaîne d'approvisionnement devient ainsi une chaîne de la demande déterminée par les consommateurs.

Cette évolution a des répercussions fondamentales sur la branche logistique. Car l'acheteur en ligne est un client qui attend une livraison rapide dans le monde réel, en réponse à son clic dans l'univers commercial numérique. C'est pourquoi la plupart des grands logisticiens ont développé leurs circuits de distribution jusqu'à la porte de leurs clients avec des «last mile services», soit une offre complétée par des packstations et des boîtes à colis.

Outre le «last mile», deux autres formules magiques sont actuellement en vogue dans la logistique pour s'adapter aux nouvelles habitudes de consommation: «on demand» et «just-in-time». Ces tendances entraînent des changements décisifs en termes de volume et de taille des stocks et exigent une numérisation très complexe de toute la chaîne de valeur. Tout cela est poussé à l'extrême dans des branches qui vendent des produits à la seconde devant être livrés au plus tard le lendemain. Comme beaucoup de ses concurrents, Zalando propose le service «same day delivery» et investit pour cela dans des moyens automatisés comme des systèmes de



transport sans conducteur, des drones, des robots et AutoStore, supposés assister les personnes dans la gestion et la préparation des marchandises.

Coopération et collaboration

L'économie du futur sera une économie de réseau. Son fonctionnement s'appuiera sur la connectivité des systèmes et infrastructures ainsi que sur de nouveaux modèles de coopération et de collaboration. En tant que fournisseur de solutions, la logistique tient ici la corde, car elle est depuis toujours un secteur transversal pour lequel la connectivité est indispensable. Les exigences actuelles en termes de coopération et de collaboration se révèlent aussi être un avantage pour le secteur, lorsqu'il s'agit de développer de nouveaux modèles commerciaux.

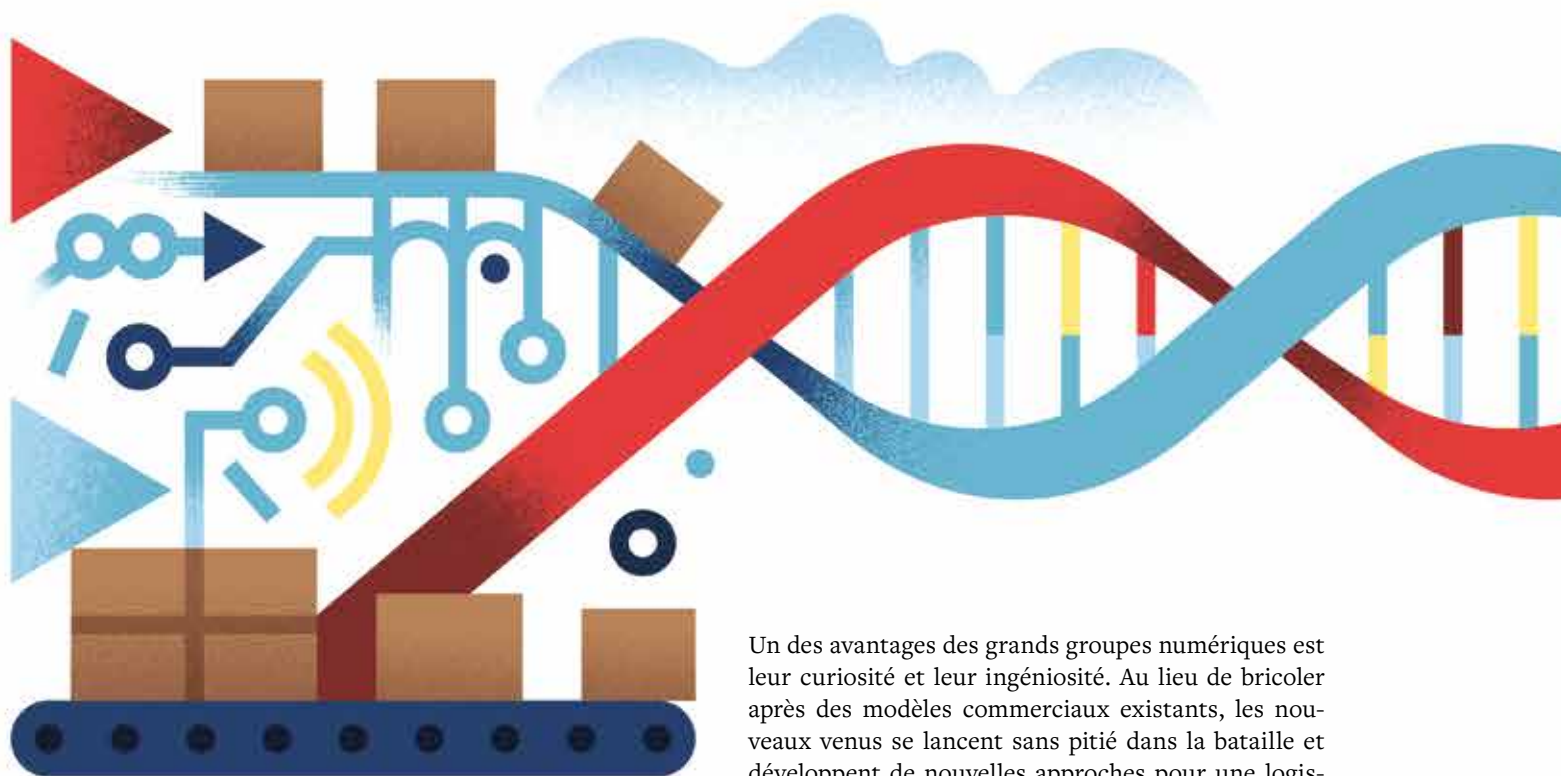
L'une des principales tâches transversales est la conduite autonome. Selon les auteurs de l'étude DHL sur ce thème, «les véhicules autonomes révolutionneront incontestablement la logistique.»

Cela vaut pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises, où de nouvelles routes seront créées et connectées intelligemment, en plus des infrastructures déjà en place. CFF Cargo travaille p. ex. avec Bosch Engineering au développement d'un wagon du futur. Grâce à la télématique et la technique des capteurs, il permet de connecter intelligemment toute la flotte, en y incluant l'intégralité des données perti-

⌋
Les producteurs
doivent pouvoir réagir avec
flexibilité
aux exigences de
leurs clients.



>



mentes pour la surveillance des transports et la maintenance.

Nouveaux acteurs logistiques

La coopération est une des facettes de la numérisation et la concurrence internationale en est une autre. Les grands distributeurs en ligne jouissent précisément d'un énorme avantage concurrentiel grâce aux données qu'ils collectent. «Tandis que de grands prestataires logistiques cherchent encore à standardiser leurs systèmes mondiaux pour garantir un service de traçabilité, Amazon annonce déjà les flux de transport de demain», déclare Robert Kümmerlen, membre de la rédaction en chef du magazine de logistique «DVZ».

Amazon est en train de bâtir un réseau logistique mondial qui contrôle toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement globale. C'est en février 2016 qu'il est clairement apparu qu'Amazon n'a négligé aucun aspect de la logis-

tique, du navire conteneurisé à la distribution capillaire. C'est à cette époque qu'a été révélé le projet de Jeff Bezos – «Dragon Boat» – d'une chaîne logistique complète, des usines chinoises à la porte de ses clients américains et européens. Tout comme, peu après, le contrat qu'il a signé pour 20 avions cargo, qui permet à Amazon de s'affranchir un peu plus d'UPS et de DHL & Co.

Un des avantages des grands groupes numériques est leur curiosité et leur ingéniosité. Au lieu de bricoler après des modèles commerciaux existants, les nouveaux venus se lancent sans pitié dans la bataille et développent de nouvelles approches pour une logistique du futur.

Moonshots demandés

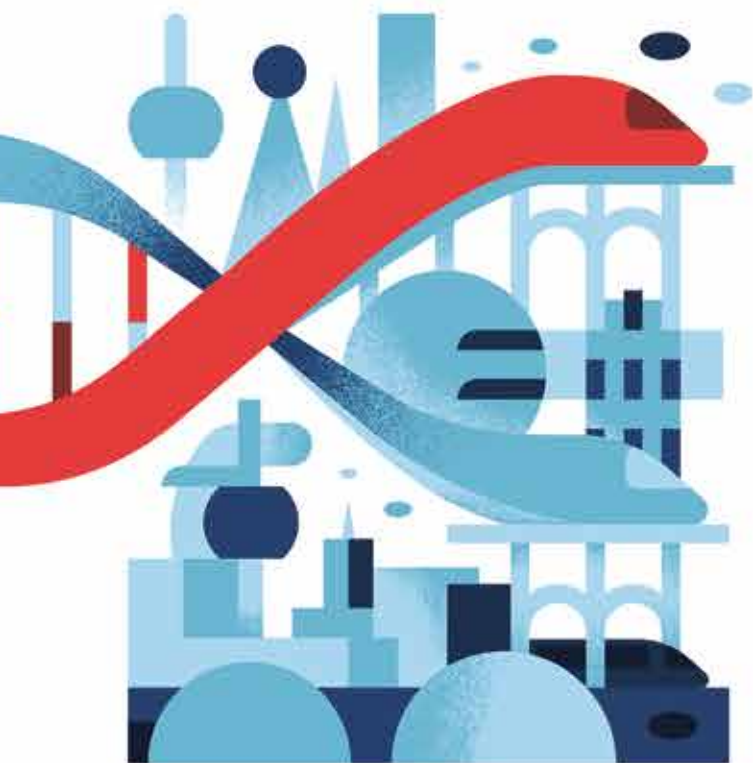
Il est souvent plus facile de faire les choses dix fois mieux que de les améliorer de 10%: telle est la conception d'Astro Teller, patron de Google X, le service de recherche d'Alphabet Inc., où l'on appelle de tels coups de maître des «moonshots», en référence à la vision de John F. Kennedy d'envoyer l'homme sur la lune.

Si Amazon ne cherche pas à décrocher la lune, elle a de grandes ambitions avec son idée de centres de préparation de commande aériens. Il s'agit de dirigeables munis de drones, qui, en tant qu'entrepôts volants, sont censés flotter dans la troposphère (à 14 000 m d'altitude). À chaque commande, la marchandise est chargée sur un drone qui la livre ensuite devant la porte du client par voie aérienne.

Elon Musk ne défie pas seulement avec la Tesla toute l'industrie automobile: avec SpaceX, il revisite aussi la navigation spatiale selon des critères de durabilité et de recyclabilité et avec Hyperloop, il veut être plus rapide que l'avion et moins cher que le rail. Les hommes et les marchandises seraient alors envoyés en voyage par un tube pneumatique surdimensionné. La Hyperloop Pod Competition a été remportée cette année par une capsule de l'université technique de Munich qui a atteint 324 km/h.

Le projet suisse «Cargo Sous Terrain» peut aussi être qualifié de «moonshot». Initié par les CFF, La Poste Suisse, Swisscom, Coop, Manor, Migros et d'autres partenaires, il prévoit une sorte de métro pour marchandises, destiné à délester le réseau routier suisse. Des véhicules sans conducteur et actionnés électriquement sur un rail à induction sont censés y circuler à une vitesse de 30 km/h. En supprimant les bouchons et les longues attentes, «Cargo Sous Ter-

⊥
Les nouveaux
venus
développent
des approches
pour une
logistique du
futur.
⊥



rain» promet d'optimiser le principe des livraisons «just-in-time». Il reste encore beaucoup à faire, mais en créant une société anonyme l'année dernière, les partenaires ont franchi un premier obstacle de taille vers la réalisation de ce projet. Si tout se déroule comme prévu, le premier tronçon entre Zurich et Härkingen/Niederbipp pourrait entrer en service dès 2030. L'objectif est un réseau logistique souterrain de Genève à Saint-Gall, auquel devraient être reliées les villes de Lucerne, Bâle et Thoune.

Les moonshots sont des projets de longue haleine. «Cargo Sous Terrain» montre que penser grand est indispensable pour amorcer des changements de taille. Il montre aussi que la coopération et la collaboration profitent aux projets logistiques innovants de grande envergure. Avec des partenaires issus de l'économie, des villes et communes ainsi que de la sphère politique, il est possible de regrouper les forces et le savoir-faire logistique et de renforcer la position face à Amazon & Co. Le futur appartient aux réseaux. Et le réseau, c'est la logistique. —

Anja Osswald spécialiste en sciences culturelles et consultante, travaille pour les agences DIE DENKBANK et TRIAD Berlin qui conseillent leurs clients en matière de processus de changement et conçoivent des espaces de réflexion et d'action pour penser, vivre et concevoir le futur.

Logistique chez AMAG

Rapide, ponctuelle, fiable

Avec 25 000 emplacements pour palettes et plus de 100 000 articles, la centrale de distribution d'AMAG à Buchs approvisionne les garages de toute la Suisse.

Interview: Pirmin Schilliger

Monsieur Marbach, d'où et comment les pièces de rechange automobiles arrivent-elles à Buchs ZH?

Deux tiers des pièces sont achetées au groupe Volkswagen, dont 70% acheminés en Suisse par le rail et le reste en camion depuis l'entrepôt central de Kassel. Un tiers est acheté auprès de divers fournisseurs, des pneus aux fournitures de garage, le tout livré par la route.

Combien de temps une pièce reste-t-elle à la centrale?

Les pièces qui viennent d'arriver rejoignent les garages en quelques heures. Nous disposons en outre d'un grand entrepôt où une pièce peut rester en moyenne deux mois jusqu'à sa vente.

Combien de garages la centrale de Buchs dessert-elle?

Nous livrons 300 clients réguliers, ce que nous appelons des partenaires de service qui ont un contrat avec AMAG et 600 clients occasionnels. Si nous comptons aussi tous les points de desserte qui commandent au moins une fois par an chez nous, nous arrivons à 10 000 clients.

Et comment livrez-vous les clients?

Nous livrons les garages avec nos véhicules utilitaires et le réassort de nos entrepôts régionaux au Tessin et en Suisse romande se fait par rail, dans le trafic par wagons complets.

Peut-on encore développer l'approvisionnement et la livraison par rail?

Oui, un projet pour la Suisse romande étudie actuellement la possibilité de transférer tout le réassort à partir de Buchs ZH sur le rail.

Pourquoi la logistique moderne est-elle déterminante sur le marché?

Nos clients attendent de nous que nous soyons rapides, fiables et ponctuels. Afin que les garages puissent compter sur nous, nous sommes fiers d'avoir investi ces dernières années une somme en million à deux chiffres dans notre logistique des pièces à Buchs. —

Daniel Marbach est depuis 2012 responsable Logistique chez AMAG. Cela inclut le centre logistique des pièces, les entrepôts régionaux et les hôtels de roues.



E 12

11

E 09

De la source au rayon

Une logistique pointue est nécessaire pour que les plus de 600 magasins Migros ne manquent jamais d'eau minérale, de chocolat ou de muesli. Leur approvisionnement en denrées alimentaires est assuré par la centrale de distribution Migros à Suhr. Visite de l'un des centres logistiques les plus modernes du pays.

Texte: Stefan Boss
Photos: Annick Ramp

21 RIV
85 CH-
246 1 6
Hbbilln

44.0m³

16500kg
23.8t
24 kN



Depuis une passerelle conduisant à la centrale de distribution de Migros, on peut apercevoir des douzaines de camions en cours de chargement, parmi lesquels des camions de Migros, mais aussi d'autres transporteurs suisses. Nous sommes lundi matin: plus de 600 magasins Migros et 300 shops migrolino de Suisse attendent leur livraison de début de semaine. La centrale de distribution de Migros à Suhr fournit aux seuls magasins Migros 5200 articles alimentaires (chocolat, biscuits, conserves, boissons, aliments pour animaux, etc.). N'en font pas partie les fruits et légumes, livrés par divers entrepôts régionaux.

Eau minérale par le rail

Luigi Di Raimondo, responsable Processus exploitation, emprunte plusieurs escaliers et couloirs pour se rendre à l'entrée des marchandises. Celle-ci ne compte que 10 portes de chargement et non pas 40 comme la sortie des marchandises. La

raison: la centrale Migros traite quasi 50% de ses transports d'approvisionnement par rail, surtout pour les longues distances et les grandes quantités. L'eau minérale d'Aproz p.ex. est livrée à plus de 90% par rail. Ce dernier joue aussi un rôle capital à la sortie des marchandises, comme nous le verrons au fil de la visite.

Le centre logistique se trouve près de l'A1 et, comme beaucoup d'entreprises Migros, dispose de sa propre voie de raccordement, ou plus exactement de deux voies: l'une pour l'entrée et l'autre pour la sortie des marchandises. Selon Luigi Di Raimondo, 70 à 80 wagons sont déchargés par jour et là c'est au tour d'un train de huit wagons. Des palettes de sucre de l'entreprise Sucre Suisse attendent sur le quai. Un conteneur maritime sur un wagon requiert encore une intervention manuelle. Vision plutôt rare dans cette installation logistique ultramoderne, très largement automatisée: un homme empile des cartons de boîtes d'ananas sur une palette. Thomas Maurer, veste orange et casque

sur la tête, vient d'arriver. Il est le chef de manœuvre opérationnel de l'équipe régionale de CFF Cargo à Suhr. Cet après-midi, il attend un train d'eau minérale Aproz. 40 wagons arrivent par semaine du Valais, chargés d'Aproz, d'Aquilla, de sodas et de sirops. En 1961, Migros et les CFF ont même construit un pont sur le Rhône pour le transport ferroviaire.

«Sur les 15 personnes travaillant pour l'équipe régionale de Cargo à Suhr, six s'occupent exclusivement de la centrale de distribution Migros», dit-il. Le groupe Migros est le plus gros client suisse de CFF Cargo et de loin: plus d'un million de tonnes de fret sont acheminées par an pour le détaillant orange. Les produits non alimentaires et surgelés sont livrés par la centrale de distribution de Neuendorf.

Avec des chariots élévateurs jaunes, les collaborateurs de Migros transportent les palettes aux points d'identification de l'entrée des marchandises. Là, ils vérifient les données des produits en les comparant à la base de données de Migros. Ils contrôlent

2



3



- 1 L'entreprise Migros «Aproz» livre l'eau minérale à plus de 90% par rail.
- 2 Livraison typique: marchandise filmée sur palette dans un conteneur
- 3 Thomas Gasser, responsable Logistique à la centrale de distribution Migros

aussi électroniquement les contours, le poids et la nature des palettes, qui sont ensuite acheminées au point suivant, principalement par convoyeur à bande.

Six silos de stockage provisoire

La marchandise qui n'est pas livrée tout de suite est transférée à l'entrepôt de grande hauteur. En général, l'eau minérale est stockée provisoirement, soit en palette entière, soit en packs de six. Six de ces énormes silos disposent de zones de température différentes. Les palettes s'empilent derrière une grille métallique dans un hall de 33 m de haut. Un monte-charge, qui se déplace à vive allure, conduit les palettes à leur place. Tout est automatisé: le

personnel n'intervient que pour le nettoyage et la maintenance. Sur le mur à côté de l'entrée sont accrochés des baudriers comme ceux utilisés pour l'escalade. Le personnel s'en sert pour grimper à des hauteurs vertigineuses.

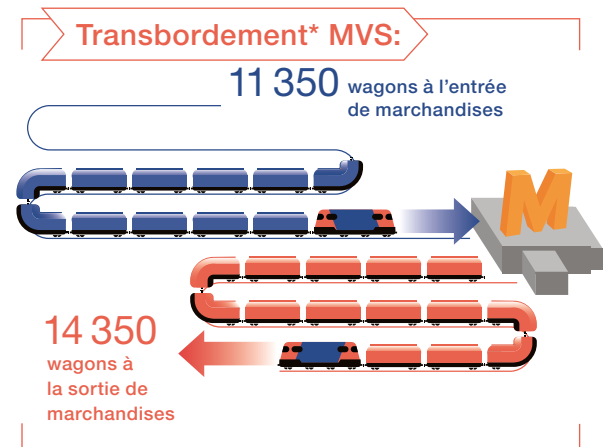
«Dans ces entrepôts, l'hygiène est primordiale pour éviter les attaques de nuisibles», explique Luigi Di Raimondo. On comprend bien pourquoi le chargement des palettes doit être stable à l'entrée des marchandises: si une cargaison de sauce tomate chute de cette hauteur, tout sera sali, voire endommagé. Séparés par des murs coupe-feu, les halls contiennent chacun un assortiment des différentes marchandises. «Ainsi, en cas d'incendie, nous aurons toujours une réserve de tous les articles.» Au total, les silos peuvent accueillir 100 000 palettes.

La centrale de distribution de Suhr a pour principale tâche

de défaire les palettes stockées à la réception des commandes et de préparer la marchandise sur d'autres palettes qui seront livrées aux différents magasins. Tout cela est entièrement automatique depuis 2011.

Calculs et commandes de nuit

L'installation de dépalettisation retire d'abord le film plastique autour des palettes puis les décharge couche par >



*Transbordement ferroviaire, 2016

couche. Chaque unité de vente est posée sur un plateau vert et tournée si nécessaire. De là, elle est transférée dans un entrepôt provisoire avant d'être à nouveau chargée sur une palette par une machine de «picking». Et voici la pièce maîtresse de l'installation: un convoyeur à bande conduit les produits dans le bon ordre sur une machine qui les pousse sur la palette: on y distingue du café, des penne rigate et de l'eau minérale en pack de six. «Le programme informatique prend en compte la stabilité du chargement, le poids et la densité maximale de conditionnement», explique Luigi Di Raimondo. La centrale de distribution possède 33 machines qui

┆
Les données de vente
sont transmises
de nuit à la centrale.
┆

chargent chacune 500 unités de vente par heure sur une palette.

Le chargement des différentes palettes est toujours défini de nuit par des calculateurs haute performance, explique Thomas Gasser, responsable du secteur logistique à la centrale Migros et membre de la direction. Le processus de commande est majoritairement automatique, les magasins n'ont pas grand-chose à faire. En scannant les produits à la caisse, les points de vente Migros connaissent en quelques secondes leurs données de vente qu'ils transmettent de nuit à la centrale. Les commandes et chargements des différentes palettes sont ensuite calculés sur cette base.

La numérisation apporte-t-elle aussi une valeur ajoutée aux collaborateurs? «La centrale de distribution Migros compte aujourd'hui beaucoup plus d'informaticiens et d'agents de maintenance qu'autrefois», pré-

- 4 Après le contrôle d'entrée, les marchandises sont déplacées par convoyeur.
- 5 Plateaux verts pour répartir la marchandise dans l'entrepôt provisoire
- 6 Installation intelligente et super performante: machine de picking de MVS
- 7 Luigi Di Raimondo, responsable Processus exploitation, dans l'entrepôt provisoire

cise Thomas Gasser. Et les travaux physiques lourds ont quasiment disparu. Jusqu'à 2011 où l'on préparait encore les commandes manuellement, un collaborateur qui manipulait de l'eau minérale soulevait en une journée 10 à 11 tonnes à la force de ses bras. «L'automatisation a donc indéniablement simplifié le travail des collaborateurs.»

La numérisation et l'automatisation ont permis à la centrale de réaliser d'importants gains en termes d'efficacité. Elle peut aujourd'hui faire plus avec moins de collaborateurs (460 actuellement). D'une part, la quantité de marchandises transportées pour les magasins Migros a augmenté et, d'autre part, la préparation des commandes pour les 300 magasins migro-lino se fait également à Suhr depuis >





5

6



7



Recyclage du PET

Les grands transports par rail S.V.P.

Le PET est une matière plastique très appréciée pour l'emballage des boissons et dans l'industrie textile (polyester). Les Suisses achètent par année plus de 1,6 milliard de bouteilles PET. Il s'agit donc du contenant de boissons le plus prisé, et de loin. Le grand avantage de ce matériau est qu'il est entièrement recyclable. En 2015, le taux de recyclage des bouteilles PET était de pas moins de 83%.

50 000 points de collecte

Une logistique pointue est nécessaire pour la distribution des eaux minérales et boissons sucrées, mais aussi pour l'élimination des bouteilles PET vides. Les producteurs de boissons, importateurs et détaillants suisses tels que Migros et Coop ont créé en 1990 l'association PET-Recycling Schweiz, qui prélève une contribution de recyclage anticipée de 2 cts par bouteille PET et se charge d'une revalorisation appropriée.

«Les bouteilles PET peuvent être rendues dans les commerces de détail, mais aussi dans des établissements comme les bureaux, les écoles et les hôtels», déclare Lukas Schumacher, responsable Marketing de PET-Recycling Schweiz. Il existe en Suisse 50 000 points de collecte. Les grands distributeurs ren-

voient les bouteilles vides des points de collecte de leurs magasins aux centres logistiques et d'exploitation, et donc pour Migros à la centrale de distribution de

Suhr. Là, les bouteilles sont compressées et transportées vers les quatre installations de tri de PET-Recycling Schweiz: Grandson, Frauenfeld, Roche VD et Neuenhof AG. Les deux premières sont les plus modernes et disposent d'une voie de raccordement.

Un quart déjà par rail

Ces installations trient les bouteilles par couleur et éliminent les corps étrangers. Les installations de Frauenfeld et Weinfelden retirent les restes d'étiquettes, hachent les bouteilles, puis les plongent dans une solution alcaline et les cuisent jusqu'à ce qu'elles puissent être recyclées. Le PET recyclé est aussi utilisé pour les films et textiles, p. ex. pour les polaires et les chaussures de sport.

«23% des bouteilles PET collectées sont transportés par rail», déclare Lukas Schumacher. Ce sont surtout les bouteilles PET de grands distributeurs qui atterrissent aux centres de collecte de Frauenfeld et Grandson. Le reste des bouteilles est collecté par camion. On utilise alors si possible le même transporteur que celui qui a livré les bouteilles.

«Nous essayons dès que possible d'assurer les transports par rail», explique Lukas Schumacher. L'année dernière, PET-Recycling Schweiz a pu transférer de la route au rail les transports régulièrement effectués entre Ostermündingen et Grandson. —

cinq ans. La marchandise destinée à mi-grolino est toutefois préparée sur rolltainers et non sur palettes. Il existe pour cela des machines semi-automatiques: les collaborateurs n'ont plus qu'à déposer les articles dans les contenants que la machine a préparés. En revanche, la confection demande encore du travail manuel: par exemple, pour monter les rayonnages de magasin en cas d'actions spéciales ou préparer des multipacks.

Valeurs record en décembre

«C'est avant Noël que nous transbordons le plus de marchandises, et de loin», affirme Thomas Gasser. En décembre, les machines de préparation des commandes tournent presque 24 heures sur 24 et trois dimanches sont travaillés. Tous les chiffres d'affaires augmentent à cette pé-

↑
Le programme de développement durable
«Génération M» favorise les transferts sur le rail.
↓

riode, le chocolat, le panettone ou les boissons sucrées (articles «saisonniers») atteignant des chiffres record. Afin que les magasins disposent de suffisamment de chocolat pendant les fêtes, celui-ci est mis en stock à la centrale de distribution dès avril.

Cette dernière est gérée et surveillée depuis un petit bureau, par trois messieurs assis devant leur ordinateur. L'un d'eux contrôle sur trois écrans les caméras de surveillance et les capteurs du bâtiment. Nous nous trouvons dans le poste de commande de la centrale de distribution, où convergent les informations fournies par des centaines de caméras et de barrières photoélectriques. Les archives vidéo et de photos ont déjà souvent fourni de précieuses informations en cas de problème, souligne Thomas Gasser. Le collaborateur devant les caméras de surveillance est en train de retirer en quelques clics la marchandise d'un client du circuit logistique.

🗣️ Vidéo: visite au centre de recyclage du PET de Frauenfeld.
<http://tiny.cc/pet-recyclage>





- 8 En 2016, 14 350 wagons ont quitté la centrale de distribution de Suhr.
- 9 Partenariat pour la durabilité: Migros et CFF Cargo



«Lorsqu'un fournisseur détecte un produit potentiellement défectueux, il peut le stopper chez nous avant la livraison au client», poursuit-il. C'est beaucoup plus simple que d'organiser une campagne de rappel.

La «Génération M» promeut la durabilité

Les énormes quantités de sucre et de conserves d'ananas qui attendaient ce matin sur le quai ont à présent été saisies électroniquement et intégrées dans le circuit du centre logistique. Mais pas pour très longtemps: alors que plus de 300 magasins Migros sont livrés directement depuis Suhr, les marchandises restantes sont d'abord envoyées aux centrales d'exploitation des dix coopératives Migros régionales, avant d'être livrées aux magasins. Un tiers des palettes poursuit sa route par rail, dans le trafic de marchandises par wagons complets. Elles sont principalement destinées aux coopératives Migros éloignées comme celles de Suisse orientale et

de Suisse romande. La coopérative Migros Vaud est livrée à 100% par le rail depuis 2014.

Migros mise sur le trafic combiné pour le transport migrolino vers la Suisse romande. De manière générale, l'entreprise essaie de développer la part ferroviaire dès que possible. Thomas Gasser voit avant tout un potentiel dans l'importation, mais aussi dans le trafic combiné en Suisse. La centrale de distribution de Suhr étudie actuellement la possibilité de transférer de la route au rail le trafic migrolino vers le Tessin. Il ajoute: «D'un point de vue écologique, les transferts sont très intéressants. Le programme de développement durable «Génération M» promeut les efforts de ce type.» —

«Nous faisons tout pour ne plus avoir un autre Rastatt.»

Entretien avec René Gentinetta, directeur d'usine de Novelis à Sierre, et Daniel Bürgy, directeur adjoint de CFF Cargo, à propos de l'interruption sur le tronçon de la vallée rhénane, des risques de la numérisation et de la fascination pour l'aluminium.

Interview: Roy Spring
Photos: Daniel Winkler

Monsieur Gentinetta, en parlant du Valais, on pense ski, raclette et vin. Hormis le tourisme et l'agriculture, qu'est-ce que le canton a à offrir?

RENÉ GENTINETTA: Outre les attractions touristiques, le Valais dispose aussi d'une industrie intéressante, qui compte de grandes entreprises internationales telles que Novelis, Lonza ou Bosch. Celles-ci sont très compétitives depuis des années.

Monsieur Bürgy, quelle importance a le Valais pour CFF Cargo?

DANIEL BÜRGY: Un volume de marchandises supérieur à la moyenne arrive dans cette belle région par rail. Nous transportons aussi beaucoup de colis et de denrées alimentaires vers et depuis le Valais. Les entreprises y sont très innovantes, tout en étant ancrées localement.

En Valais, le nom Alusuisse est toujours présent à l'esprit. Regrettez-vous le bon vieux temps?

GENTINETTA: Ce sont surtout nos collaborateurs de longue date qui ont œuvré pour Alusuisse pendant des décennies. Le revirement positif à la fin des années 90 a été un moment clé pour nombre d'entre eux. Mais il est d'autant plus facile de passer au

monde globalisé que nous vivons tous l'évolution fulgurante au quotidien. Nous travaillons avec des clients qui développent p. ex. des véhicules électriques autonomes, ce qui nécessite des processus très innovants dans nos sites de production.

↑
«La crise de l'euro en 2015 nous a rendus encore plus forts.»

RENÉ GENTINETTA

↓

Hormis le groupe Lonza, le secteur de l'aluminium est le plus gros employeur du canton. Quelle est l'influence de la désindustrialisation sur la branche? Faut-il un changement structurel?

GENTINETTA: Absolument! L'innovation et des collaborateurs qualifiés sont des facteurs clés. Et à Sierre, nous avons les deux. Nous avons déjà maintes fois montré que le site industriel Suisse est par-

faitement compétitif à l'international. La crise de l'euro en 2015 nous a rendus encore plus forts et l'expérience acquise me permet d'envisager le futur avec confiance.

Novelis est un partenaire logistique important pour CFF Cargo: 90% des transports à destination et en provenance de l'usine se font par rail. Deux locs Siemens ultramodernes portent le nom des usines Novelis «Sierre» et «Göttingen» et les logos de Novelis et CFF Cargo. Comment en est-on arrivé là?

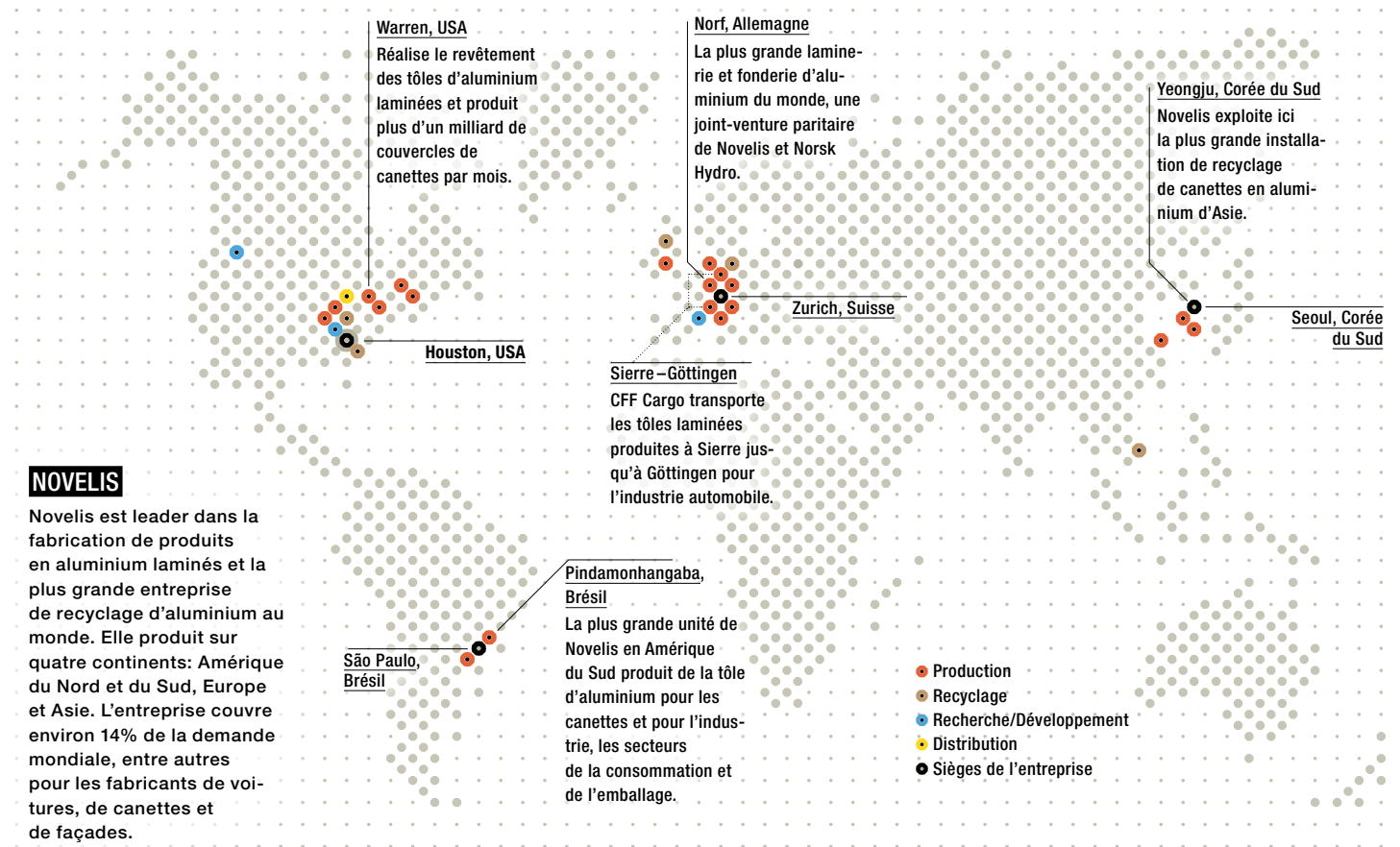
BÜRGY: Nous voulions faire connaître la bonne collaboration avec Novelis. Rien de mieux pour cela que des locs qui circulent quotidiennement pour Novelis. Nous avons déjà reçu beaucoup de réactions positives et sommes fiers de transporter des produits Novelis de qualité nationale avec une fiabilité suisse dans toute l'Europe.

GENTINETTA: Le transport des marchandises au sein de l'Europe avec des systèmes ferroviaires différents nécessitent des solutions flexibles et fiables. Les deux locs nous ont permis d'y parvenir. Nous sommes très fiers que nos locs portent le logo de Novelis.

>

«Nous avons compris qu'ensemble nous pouvions régler des situations très complexes»: René Gentinetta et Daniel Bürgy devant la nouvelle loc Siemens «Göttingen».





NOVELIS

Novelis est leader dans la fabrication de produits en aluminium laminés et la plus grande entreprise de recyclage d'aluminium au monde. Elle produit sur quatre continents: Amérique du Nord et du Sud, Europe et Asie. L'entreprise couvre environ 14% de la demande mondiale, entre autres pour les fabricants de voitures, de canettes et de façades.

Plus de 650 000 t d'aluminium ont pu être transférées sur le rail ces dernières années. Chaque année, Novelis transporte en Europe 1,8 million de tonnes de matières premières et de produits finis par rail. Pourquoi?

GENTINETTA: Pour des raisons écologiques et économiques. Le transport par rail est très efficace. De plus, nous augmentons la sécurité car nous générons beaucoup moins de trafic, tant sur la route que dans l'enceinte des usines. Un volume de marchandises équivalait nécessiterait plus de 19 000 camions, soit un bouchon de 348 km de long. Le transfert sur le rail permet de réduire les émissions de CO₂ de 60%.

BÜRGY: Le rail permet de transporter bien plus de volume que la route. C'est une des raisons pour lesquelles celui-ci est si intéressant pour le transport de l'aluminium, où d'énormes quantités doivent être gérées. Le transport ferroviaire de marchandises se déroule par ailleurs selon l'horaire, alors que le trafic routier est imprévisible avec des heures d'enlèvement et de livraison qui ne cessent d'être re-

poussées. Il est donc difficile pour les entreprises de planifier leurs capacités. Nous, nous assurons des transports vraiment just-in-time.

↑
 «Nous, nous assurons des transports vraiment just-in-time.»
 ↓

DANIEL BÜRGY

Novelis est l'exemple même d'une chaîne de marchandises globalisée: l'aluminium brut d'Inde, de Russie et du Brésil est transformé sur différents sites en Europe puis livré à des clients en Grande-Bretagne, Suède ou Allemagne. Cet immense travail logistique est-il rentable?

GENTINETTA: Nous savons tous que c'est un énorme défi, oui. C'est pourquoi nous

nous focalisons sur l'efficacité. La coordination de notre organisation logistique est centralisée et cette dernière est sans cesse contrôlée et optimisée. C'est le seul moyen de maintenir une cadence quotidienne élevée.

Que fait CFF Cargo pour suivre l'évolution?

BÜRGY: Nous avons réagi très tôt à la tendance en créant notre filiale SBB Cargo International. Depuis peu, nous organisons aussi, pour des clients spécifiques, des solutions internationales de logistique globale. De plus en plus de marchandises viennent de très loin et sont transbordées dans les ports de Hambourg, Anvers ou Rotterdam. Afin de pouvoir réceptionner et livrer les capacités croissantes en toute fiabilité en Suisse, nous mettons en place, avec le gateway trimodal Bâle Nord, un terminal performant pour la route, le rail et l'eau.

L'accident à Rastatt, sur la ligne de la vallée rhénane, a montré combien le

flux de marchandises est exposé aux perturbations. Quelles ont été les conséquences de cette interruption et comment y avez-vous réagi?

BÜRGY: La fermeture du tronçon de Rastatt a été décisive pour nous. Un de nos principaux axes de trafic a subitement été interrompu. Nous nous sommes réunis tous les jours et avons travaillé en étroite collaboration avec nos clients. Cela n'aurait pas été possible sans l'infatigable engagement de nos collaborateurs. Cet incident nous a définitivement rapprochés et nous avons compris qu'ensemble, nous pouvions régler des situations très complexes. Mais Rastatt a aussi révélé le manque de flexibilité du rail par rapport à la route. C'est un fait: nous sommes tributaires de voies en bon état, d'un personnel compétent et d'un matériel roulant en quantité suffisante. Si l'une de ces composantes fait défaut, il est très difficile de la remplacer.

GENTINETTA: La performance réalisée lors de cet incident a montré combien le partenariat entre Novelis et CFF Cargo est étroit. Peu après la survenue de l'interruption sur l'axe de trafic principal, une équipe de CFF Cargo s'est réunie avec nos spécialistes logistiques. Des mesures ont été prises, qui ont eu des répercussions positives pour Novelis sur le flux de marchandises européen. Chaque jour, Novelis et CFF Cargo ont fait le point ensemble.

BÜRGY: Cette interruption a surtout révélé le manque de collaboration avec les compagnies ferroviaires européennes. Les CFF ont rapidement pris la direction des opérations et fait en sorte d'obtenir une alliance entre les grandes compagnies européennes. Il s'agit maintenant de tirer les leçons de cet événement et de tout faire pour ne plus avoir un autre Rastatt. Nous avons par ailleurs créé au printemps 2017 une task force de DGE: des représentants de diverses compagnies ferroviaires européennes se rencontrent régulièrement pour échanger. Cet organe a pour but d'améliorer l'interopérabilité et la compétitivité dans le trafic ferroviaire européen de marchandises.

En début d'année, le terminal d'APM (filiale de Maersk) au port de Rotterdam, a été touché par un virus informatique. Pendant des jours,

presque plus rien ne fonctionnait dans le plus grand port d'Europe. La logistique est-elle très dépendante de la numérisation?

BÜRGY: La logistique ferroviaire ne pourrait exister sur le marché sans la numérisation. Ce qui n'est pas sans accroître les risques, et c'est pourquoi nous accordons une attention particulière à ce point. Nous travaillons sur divers projets de numérisation et avons déjà réalisé beaucoup de choses: p. ex. des capteurs qui surveillent la réfrigération des wagons ou leurs vibrations et nous les signalent directement. Nous utilisons aussi des applications mobiles qui permettent de gérer le triage des wagons à l'aide d'une tablette.

↑
«L'efficience est
aujourd'hui indissociable
de la numérisation.»

RENÉ GENTINETTA

↓

GENTINETTA: L'efficience est aujourd'hui indissociable de la numérisation. Logistique et numérisation vont de pair. Plus que jamais, les systèmes doivent être à la pointe du progrès. C'est le seul moyen pour pouvoir déplacer en Europe des volumes sans cesse croissants à des prix avantageux et de façon fiable.

Novelis exploite le plus grand centre de recyclage d'aluminium au monde.

Quel est le rôle de la revalorisation des matières premières?

GENTINETTA: Nos clients demandent toujours plus de solutions durables pour l'ensemble du processus de production. Avec une capacité annuelle de plus de 400 000 t, le centre de recyclage de Nachterstedt (Allemagne) est un établissement important de Novelis Europe. Avec nos clients du secteur automobile, nous avons développé des circuits de marchandises fermés qui, grâce à des contrats de longue durée, garantissent un retour dans nos usines de recyclage. Notre part de matériel recyclé est actuellement de 55%.

Quelle est l'incidence du recyclage sur le trafic de marchandises?

BÜRGY: La consommation génère des déchets. Nous nous concentrerons donc encore plus sur ce segment à l'avenir. Aujourd'hui déjà, nous véhiculons des ordures, du verre, du vieux papier, du PET et des déchets sidérurgiques. Le recyclage augmente les flux de marchandises et rend leur organisation plus complexe. Nous essayons d'améliorer la logistique urbaine de traitement des déchets en installant actuellement, aux abords des grandes villes, des plateformes de traitement avec voies de raccordement. Les transports par camion devraient donc encore diminuer nettement.

La production d'aluminium est très énergivore. Pourquoi est-il si demandé?

GENTINETTA: La mode des constructions légères fait de l'aluminium le matériau du futur. Il est très polyvalent: des canettes aux produits automobiles, en passant par les façades et les applications spéciales (chauffage au sol p. ex.). Des installations de production complexes permettent d'obtenir des produits finis très aboutis. C'est de la technique pure!

BÜRGY: J'ai pu visiter les usines Novelis plusieurs fois et voir toute la production. J'y ai constaté l'engagement et le grand savoir-faire de l'équipe Novelis. Les volumes croissants que nous transportons pour Novelis montrent bien que le matériau a beaucoup d'avenir. —

René Gentinetta, 50 ans, dirige depuis 2010 l'usine Novelis de Sierre. Il travaille pour le groupe depuis 1998 et a été affecté deux fois au Canada. Marié et père de deux enfants, il habite à Niedergesteln VS.

Novelis: à l'usine Novelis de Sierre, 550 collaborateurs produisent principalement des tôles laminées pour le secteur automobile. Novelis est née de l'ancienne Alusuisse, après la fusion de cette dernière avec le concurrent canadien Alcan en 2000. En 2006, Novelis a été reprise par le groupe indien Aditya Birla.

Daniel Bürgy, 38 ans, est directeur adjoint et responsable Vente de CFF Cargo depuis 2015. Cet économiste d'entreprise titulaire d'un Executive MBA de Rochester/Berne travaille pour CFF Cargo depuis 2011. Il est marié et père de trois enfants.



Le trafic combiné par conviction

Dans la cimenterie Vigier à Péry BE, les installations tournent 24h sur 24 pour satisfaire la demande qui est de 900 000 tonnes de ciment par an pour toute la Suisse. Principal défi? Les livraisons «just-in-time». Vigier Ciment mise sur le transport combiné.

*Interview: Patricia Michaud
Photos: Tamara Janes*



Thierry Gaschen, responsable Logistique chez Vigier Ciment

Équipé de son casque et de son gilet jaune fluo, Thierry Gaschen monte dans son 4x4. Avant de démarrer, il jette un coup d'œil à l'app météo de son smartphone. «S'il pleut demain, nous pouvons oublier notre programme de livraison», dit-il. Mais cela ne semble pas perturber le responsable Logistique de Vigier Ciment. Ses collaborateurs et lui sont habitués à composer avec les imprévus. «Chaque jour, nous devons modifier 15 à 20% de notre planification.»

C'est là l'un des principaux défis de la cimenterie de Péry, dans le Jura bernois. «80% de nos clients sont des centrales à béton avec de faibles capacités de stockage. Nous leur fournissons donc du ciment «just-in-time», parfois en trois, voire quatre livraisons par jour.» Par contre, il suffit d'une météo capricieuse ou d'une panne sur un chantier pour que plusieurs livraisons soient annulées au dernier moment. Chez Vigier Ciment – une entreprise de Vigier Holding, faisant elle-même partie du groupe français Vicat depuis 2001 – on ne connaît donc pas la routine.

2000 degrés

En parcourant le site niché dans la cluse de Reuchenette avec la jeep de Thierry Gaschen, on perçoit bien cette notion de flux continu.

«Nos installations fonctionnent toute l'année, 24h sur 24», précise le responsable Logistique. Pour quelle raison? Au cœur de l'installation se trouve un gigantesque four qui peut monter jusqu'à 2000° C et qui sert à cuire la farine crue minérale. «Il faut plusieurs heures, voire des jours, pour qu'il arrive à température!» Pas question donc de l'éteindre, puisqu'il est très énergivore.

Soucieuse de limiter l'impact écologique de cette consommation énergétique, l'entreprise utilise à 90% des déchets en guise de combustible (huiles usées, bois de récupération, boues d'épuration, etc.).

Outre le four rotatif de 68 m de long, une autre installation saute aux yeux des visiteurs: le convoyeur à bandes. Tandis que le premier est utilisé pour la cuisson des fragments rocheux broyés et séchés – la farine crue – transformés ainsi en clinker, le second transporte sur plus de deux kilomètres le calcaire et la marne dynamités dans la carrière La Tscharner. L'usine fondée en 1890 comprend aussi d'impressionnants silos de stockage du clinker d'une capacité de 100 000 tonnes. C'est de là que démarre la dernière étape de fabrication du ciment. Le clinker est mélangé à du gypse et du calcaire dans un broyeur à boulets pour en faire du ciment.

Chaque année, Vigier Ciment produit plus de 900 000 tonnes de cette matière qui, mélangée à du gravier, du sable et de l'eau, se transforme en béton. Cela représente 20% de la consommation nationale, selon Thierry Gaschen. Depuis l'usine de Péry, le ciment est expédié à des clients dans toute la Suisse, du Valais à Zurich en passant par Lucerne et Genève. Sans oublier les marchés principaux que sont le Jura bernois, Berne et ses environs, la région des Trois-Lacs, Soleure et l'Oberland bernois. Le rail a toujours joué un rôle important chez Vigier Ciment, dont la filiale Vigier Rail fabrique des traverses en béton et des voies ferrées sans ballast destinées aux tunnels. Avec une hausse de 50% ces dix dernières années, le trafic ferroviaire a connu une véritable explosion. Actuellement, la société qui compte 150 collaborateurs livre environ la moitié de sa production par rail.

Cent nouveaux wagons

Pour promouvoir la durabilité, des investissements lourds ont été réalisés dans l'infrastructure ferroviaire et les wagons-silos. Ces dernières années, Vigier Ciment a mis en service une centaine de nouveaux wagons, équipés de silos en acier de 13,5 m de long et pouvant contenir près de 70 tonnes de ciment en vrac. Remplis en 15 minutes, les wagons sont conduits par la locomotive de l'entreprise à la gare de Reuchenette-Péry, où >



Système de convoyage de la carrière La Tscharner à la cimenterie



Installation de remplissage pour le transport ferroviaire

l'équipe de CFF Cargo les achemine vers l'une des 40 destinations en Suisse, via les grandes gares de triage. La dernière étape de la livraison s'effectue généralement sur la route. «Seuls 10% de nos clients disposent d'une voie de raccordement. Dans neuf cas sur dix, le destinataire ne voit jamais les wagons, leur contenu étant transbordé sur un camion quelques kilomètres en amont», explique Thierry Gaschen.

L'entreprise adhère totalement au trafic combiné rail-route. Mais Thierry Gaschen ne cache pas que les défis sont de taille. «Vu le prix des wagons-silos, nous devons optimiser leur fréquence de rotation. Or, le cycle de transport du ciment s'étend sur trois jours minimum: envoi, vidage, retour. Si l'on y ajoute les fluctuations du secteur de la construction, la planification devient un véritable casse-tête!» Thierry Gaschen avoue en toute franchise que le concept TWC 2017 de CFF Cargo a donné du fil à retordre à son équipe, l'obligeant à «revoir en détail tous les processus et à faire preuve d'une grande flexi-

bilité». Il estime néanmoins que la task force mise en place par CFF Cargo permet de limiter les effets négatifs initiaux liés au TWC 2017.

«La politique de développement durable de notre société nous motive à privilégier le transport ferroviaire. Les routes sont ainsi désengorgées et nos clients, partenaires et collaborateurs sont satisfaits», précise Thierry Gaschen. Il suffit de se rendre à Péry pour constater la symbiose entre Vigier Ciment et le rail: à la gare, les wagons-silos omniprésents, estampillés du logo bleu de l'entreprise, se fondent dans le paysage. —



Vigier Ciment mise sur le rail pour promouvoir la durabilité.

Les stars de la flotte Cargo

Colis, marchandises en vrac ou cargaison spéciale:
CFF Cargo dispose du wagon adéquat pour chaque besoin.
Voici quatre exemples:

Illustration: Pia Bublies



1. Wagon de céréales

Type: Tagnpps

Charge max.: 66,5 t
Volume: 96,5 m³
Tare moyenne: 23,5 t
Chargement: 5 trappes sur le toit
Déchargement: par gravité,
5 tuyaux d'évacuation
Cycle de vie moyen: 15 ans

2. Wagon-silo

Type: Uacs

Charge max.: 55,5–57 t
Volume: 58 m³
Tare moyenne: 23–24,5 t
Chargement: 2 silos avec
remplissage par le haut
Déchargement: par air comprimé,
2 ouvertures

3. Wagon à paroi coulissante

Type: Habbillns

Charge max.: 62,5 t
Volume: 163,8 m³, 61 palettes
Tare moyenne: 27,5 t
Chargement: latéral, paroi couliss.
Déchargement: latéral, paroi couliss.
Cycle de vie moyen: 25 ans

4. Structure supérieure intelligente

Type: Sgnss

Charge max.: 56 t
Volume: 122,8 m³, 51 palettes
Tare moyenne: 34 t
(structure sup. 14 t)
Chargement: latéral, paroi couliss.
Déchargement: latéral, paroi couliss.
Spécificité: isolée; fonction
réfrigération ou congélation

Dans 40 ans, le travail manuel perdurera

Deux mécaniciens, deux centres d'entretien, beaucoup de wagons et de locomotives mais aussi un laps de temps de quarante ans durant lequel le métier d'agent de maintenance a beaucoup changé. Mais en quoi exactement? Engelbert Baumann, 62 ans, et Dario De Vita, 25 ans, tentent de trouver la réponse.

*Auteur: Pirmin Schilliger
Photos: Bill Schulz*

Une fraîche brise matinale balaie le site de la gare de triage de Muttenz. Au milieu de cet enchevêtrement de rails se dressent, telle une île, les bâtiments du centre d'entretien de CFF Cargo, au-dessus desquels de légers nuages à l'ouest annoncent une journée ensoleillée. Dario De Vita, 25 ans, est un «secondo» aux racines italiennes. Il a grandi à Rheinfelden et interrompt son travail pour aller à la rencontre d'un collègue à la cafétéria: Engelbert Baumann, 62 ans, d'Erstfeld UR. Celui-ci est arrivé à Muttenz en train le matin même, en provenance de son lieu de travail près du portail nord du tunnel de base du Saint-

Gothard. Dès son arrivée, il s'est glissé dans une combinaison orange propre, comme s'il voulait tout de suite se mettre au travail. Pendant ce temps, Dario De Vita lisse brièvement sa tenue tachée et tend la main. Les salutations entre les deux hommes sont cordiales, comme s'ils se connaissaient depuis des années. C'est pourtant la première fois qu'ils se rencontrent. Une discussion intergénérationnelle se profile: l'un est en début de carrière, tandis que l'autre attend son départ à la retraite. Mais beaucoup de ce que dira le mécanicien plus âgé paraîtra familier aux oreilles du plus jeune. Car il connaît depuis longtemps déjà la culture et l'ambiance du trafic de marchandises et ce, grâce à sa famille. Son père, qui a immigré en Suisse dans les années 60 du Cilento, au sud de Naples, travaille depuis de nombreuses années chez Josef Meyer Rail AG à Möhlin. «Et mon grand frère travaille depuis des années à la maintenance chez CFF Cargo», explique-t-il. Après son examen de constructeur d'appareils industriels, il était tout naturel pour lui de tenter sa chance au même endroit.

Et voilà quatre ans qu'il s'occupe de ce qui a fait l'activité principale d'Engelbert Baumann depuis plus de trois décennies: la maintenance du matériel roulant pour le trafic ferroviaire de marchandises. Le quotidien des deux hommes est cependant très différent. À Muttenz, ce sont les wa-



ENGELBERT BAUMANN
Mécanicien chez CFF Cargo depuis 1979

gons de marchandises qui prédominent, tandis qu'à Erstfeld, ce sont, ou c'étaient, les locomotives. Dario De Vita travaille toujours en équipe avec un collègue et parcourt toute la Suisse avec un véhicule de livraison pour dépanner des wagons qui sont restés en panne quelque part. «Il peut s'agir d'un problème de frein ou d'un remplacement d'essieu, ce qui est un travail très physique: le wagon doit être soulevé et pour mettre en place l'essieu d'une tonne et demi, nous devons faire appel à une grue sur pneumatiques», nous confie-t-il. Contrairement à son collègue nomade, Engelbert Baumann a passé le plus clair de son temps à l'atelier. «Les premières années, je suis surtout intervenu manuellement sur les locomotives», se souvient-il. Plus tard, lorsqu'il est devenu chef d'équipe puis chef d'atelier, le travail administratif a pris plus de place. Mais comme le travail manuel était au moins aussi important pour lui que l'organisation et l'administration, il a toujours participé à la maintenance et aux réparations des locs, jusqu'à la fin.

Le nouveau Saint-Gothard a sonné le glas

Jusqu'à la fin? C'est un peu difficile pour Engelbert Baumann d'en parler. Le service d'entretien d'Erstfeld a été supprimé parce que les besoins dans l'exploitation ferroviaire ont beaucoup changé avec le nouveau tunnel de base du Saint-Gothard. Certaines parties de l'installation de maintenance ont dû céder la place au centre de maintenance et d'intervention du nouveau tunnel; la maintenance des locomotives est désormais assurée dans d'autres ateliers.

Une fois ce changement connu, Engelbert Baumann, qui aura 62 ans en décembre 2017, s'est demandé s'il voulait encore passer ses dernières années professionnelles dans un autre centre d'entretien ou s'il allait demander la retraite anticipée. Il prendra donc sa retraite en janvier 2018. «C'est une bonne solution: le moment et le côté financier me conviennent», dit-il. Il ne cache toutefois pas que la décision n'a pas été facile à prendre. D'un côté, il se réjouit d'être à la re-

⊥
«Le vissage et le soudage feront toujours partie de notre métier.»

DARIO DE VITA

⊥



DARIO DE VITA
 Mécanicien chez CFF Cargo depuis 2013.

traite et de pouvoir consacrer son temps à sa grande passion, la musique. Engelbert Baumann joue en effet de plusieurs instruments dans différentes formations. D'un autre côté, la fin de sa vie professionnelle est arrivée plus vite que prévu. Pour l'heure, sa seule occupation consiste à ranger et libérer l'atelier d'Erstfeld. «Je suis le dernier collaborateur d'un atelier dans lequel des douzaines d'hommes travaillaient autrefois sur les locomotives et les wagons.»

Lorsqu'il repense à sa vie professionnelle, on sent de la mélancolie: il a toujours aimé son travail aux chemins de fer. «La technique utilisée dans ce secteur est pleine de ressources et en constante évolution... Je ne me suis jamais ennuyé», explique-t-il. Durant toutes ces décennies, tant de choses ont changé dans les processus et sur les véhicules. Certaines, qui sont évidentes depuis longtemps, n'existaient pas encore dans les années 70, comme le confort d'une climatisation dans la cabine de conduite. Engelbert Bau- >

mann se souvient encore très bien du premier PC arrivé dans l'atelier dans les années 80. «Un monstre encombrant, avec un traitement de texte compliqué.» Lorsqu'il est devenu chef d'équipe et a hérité de la paperasse, il a très vite été fasciné par les avantages de la nouvelle technologie. Les procès-verbaux de réparation pouvaient dès lors être enregistrés électroniquement. Les épais dossiers de maintenance, qui devaient p. ex. être envoyés à Bellinzone parce que c'est là qu'atterrissaient les «réparations lourdes», ont du jour au lendemain appartenu au passé.

Et peu de temps après, chaque collaborateur s'est vu travailler régulièrement sur le PC pour enregistrer les tâches ou interventions de maintenance et tout documenter dans le système. Engelbert Baumann a vécu de près l'évolution fulgurante de la saisie et du traitement électroniques des données. Ces dernières années s'est ajoutée la numérisation avec les appareils mobiles. Parallèlement, les locomotives et les wagons ont été, eux aussi, équipés d'une électronique très pointue. «Les techniques de conduite, de communication, de surveillance, de radio, de sécurité – tout est à présent intégré dans des systèmes intelligents», explique-t-il. Les capteurs surveillaient toujours plus de composants pour signaler automatiquement les pannes, poursuit-il. Son constat est clair: «Plusieurs mondes séparent la technologie d'alors et celle d'aujourd'hui.»

Les récits de son collègue évoquent à Dario De Vita le souvenir de la table familiale, où son père parlait de son travail. Pour lui en revanche, les dernières apps et le miracle de la numérisation sont tout simplement

↑
«Autrefois, nous devons laver nous-mêmes nos combinaisons.»

ENGELBERT BAUMANN

↓

normaux. La tablette et le téléphone portable sont pour lui de fidèles compagnons qui lui sont aussi indispensables que des clés ou un tournevis. Lorsqu'après une intervention à Lausanne, Spiez ou Saint-Gall, il revient au centre d'entretien à Muttentz en fin d'après-midi pour préparer la tâche du lendemain, il n'a pas besoin d'écrire de longs rapports. Car il les a déjà tapés et enregistrés dans



TRAVAIL PUREMENT MANUEL

Il y avait une forte demande de main-d'œuvre lorsque le père de Dario De Vita est arrivé en Suisse – ici les ateliers CFF de Coire en 1962 (CFF Historic).

le système sur le lieu d'intervention. Pour sa part, la numérisation pourrait se faire encore bien plus rapidement. Pourquoi tous les wagons ne sont-ils pas encore équipés de GPS, par exemple? Si tel était le cas, son collègue et lui n'auraient plus à rechercher des wagons, comme c'est parfois le cas avec les wagons plus anciens, restés en panne quelque part.

Malgré la différence d'âge et l'évolution fulgurante de la technologie, Engelbert Baumann et Dario De Vita sont liés par bien plus de choses qu'il n'y paraît. Car le métier proprement dit et la mécanique n'ont pas changé tant que ça. «Le vissage, la serrurerie et le soudage font toujours partie de notre travail», confirment-ils. Si l'on pouvait remonter le temps, Dario De Vita s'y retrouverait sans problème dans l'atelier de 1979 à Erstfeld. À l'inverse, Engelbert Baumann pourrait accompagner demain déjà son jeune collègue sur une intervention et l'assister avec une grande compétence.

L'électronique ne lui pose aucun problème, parce qu'il a toujours tenu compte des conseils et les transmet à présent aussi à Dario De Vita. «Sois toujours ouvert au changement!», lui dit-il. «Apprends de toute situation, fais preuve d'initiative, n'hésite pas à changer de poste et transmets tes connaissances.»

Métier traditionnel et technique robotisée

Après ces considérations, la discussion prend une tournure plus enjouée autour d'une joute verbale entre le passé et le présent du quotidien d'un mécanicien. Engelbert Baumann: «Nous devons laver nous-mêmes nos combinaisons.» Dario De Vita: «Ce n'est plus un problème aujourd'hui, puisque je donne quelquefois jusqu'à six tenues au lavage en fin de semaine.» Engelbert Baumann: «Autrefois, il fallait de longues discussions jusqu'à ce qu'on nous remplace un outil pour trente ou quarante francs.» Dario De Vita: «Nous n'avons pas besoin de nous battre pour avoir de bons outils; si quelque chose est nécessaire, nous l'achetons.»

Pour ce dernier, la retraite est encore à des années-lumière. Cela ne l'empêche pas de se soucier de l'avenir: «Peut-être qu'un jour, notre métier disparaîtra parce que des robots feront le travail à notre place.» Engelbert Baumann concède certes que l'automatisation ne peut plus être arrêtée. Mais dans ce travail, la main de l'homme ne pourra pas être remplacée dans le futur: «Il existe des pièces d'usure sur le matériel roulant pour lesquelles je peux difficilement imaginer qu'un robot puisse les remplacer plus vite et mieux qu'un mécanicien, si tant est qu'il le puisse.» —

«Les bons manuels sont irremplaçables»

Markus Helfer, des RH chez CFF Cargo, le sait: il faudra toujours des personnes pour la maintenance du matériel roulant.

Texte: Pirmin Schilliger

Les travaux que réalisent aujourd'hui les mécaniciens et techniciens seront-ils effectués un jour par des robots?

Les mécaniciens et techniciens resteront à l'œuvre. Bien sûr, avec les évolutions numériques permanentes, le travail va changer et les robots assisteront peut-être un jour les collaborateurs. Mais nous aurons toujours besoin de bons manuels.

Qu'est-ce qui a changé ces dernières années dans le métier d'agent(e) de maintenance?

Il est passé de la mécanique à l'électronique, avec pour conséquence des exigences plus élevées envers nos collaborateurs. La flexibilité est plus que jamais de mise et va de pair avec un apprentissage tout au long de la vie. Mon conseil à tous les collaborateurs: soyez prêts à vous former et vous perfectionner au quotidien. Cela rend aussi le travail plus varié et captivant.

Quels changements se dessinent pour l'avenir?

Nous le voyons aujourd'hui déjà: un métier que l'on apprend maintenant aura très probablement changé à l'heure de la retraite. Les professions évoluent constamment, aujourd'hui encore plus vite qu'hier. L'automatisation et la numérisation nous accompagnent au quotidien. Il en est ainsi dans la vie professionnelle comme dans la sphère privée.

Est-il devenu plus difficile de recruter une relève adéquate et compétente?

Il est en principe très difficile de susciter l'intérêt des bons candidats sur le marché et de s'attacher leurs services. Les métiers manuels ont moins le vent en poupe. Dans quelques années, bon nombre de nos collaborateurs dans la maintenance et le triage partiront à la retraite. Il sera difficile pour nous de combler cette lacune. Mais il y a certes beaucoup de jeunes candidats compétents sur le marché, surtout pour ce qui est des composants numériques. Il suffit d'arriver à s'attacher leurs services.

Quels sont les canaux de recrutement?

Nous recrutons pour une large part en ligne, mais aussi de façon classique, dans les écoles. Le recrutement de la relève se fait cependant essentiellement via notre partenaire login formation professionnelle. —



Markus Helfer exerce depuis onze ans le poste de HR Business Partner chez CFF Cargo. Auparavant, il a travaillé au sein de la division Voyageurs. Père de deux enfants, il travaille depuis 34 ans aux CFF.

Ballast



Nouveau look pour les locs hybrides

Dans les ports de Petit-Huningue et Birsfelden, CFF Cargo teste pendant deux ans les locs de manœuvre avec moteurs hybrides ultramodernes. Les deux véhicules de 67 tonnes livrés en bleu ont été habillés de films adhésifs au centre d'entretien de Muttenz et se présentent désormais dans le look bien connu de CFF Cargo, éléments de sécurité rouges compris.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Stratégie de partenariat confirmée

Les CFF saluent la décision du Conseil fédéral d'ancrer les partenariats de CFF Cargo dans les objectifs stratégiques 2019-2022 des CFF et d'ouvrir le conseil d'administration. Les CFF veulent trouver, comme pour SBB Cargo International, des partenaires prêts à s'investir pour une évolution durable de CFF Cargo et à supporter les risques. Un président du conseil d'administration de CFF Cargo, externe et indépendant, sera nommé selon les directives de la Confédération. Les

CFF veulent ramener leur filiale CFF Cargo en zone bénéficiaire le plus vite possible et créer les conditions pour ces partenariats. Tous les efforts doivent aller dans ce sens. Et la décision du Conseil fédéral offre la marge de manœuvre requise. Les étapes suivantes de la stratégie de partenariat doivent être élaborées avec soin. Les partenaires potentiels de CFF Cargo Suisse doivent soutenir la croissance durable avec leur savoir-faire, leur volume d'affaires et leurs capitaux. Des entretiens concrets devraient être menés au second semestre 2018 avec ces derniers.

CFF CARGO

Remboursement en cas de retard

À partir du 1^{er} janvier 2018, CFF Cargo accorde aux clients du trafic intérieur une note de crédit si les wagons arrivent avec plus de trois heures de retard. Parallèlement, elle réintroduit les frais pour l'annulation et la non-présentation de dernière minute. L'entreprise veut ainsi ne pas bloquer inutilement des capacités et exploiter les wagons de façon plus efficace.

SBB CARGO BLOG

Prix solaire 2017

Le parvis solaire du centre d'entretien de Muttenz a remporté le Prix solaire 2017 dans la catégorie «Meilleures installations énergétiques pour les énergies renouvelables». L'économie d'énergie est un sujet majeur pour CFF Cargo, qui veut réduire sa consommation d'énergie de 20% d'ici à 2025 et a lancé quatre sous-projets à cet effet.



blog.sbbcargo.com

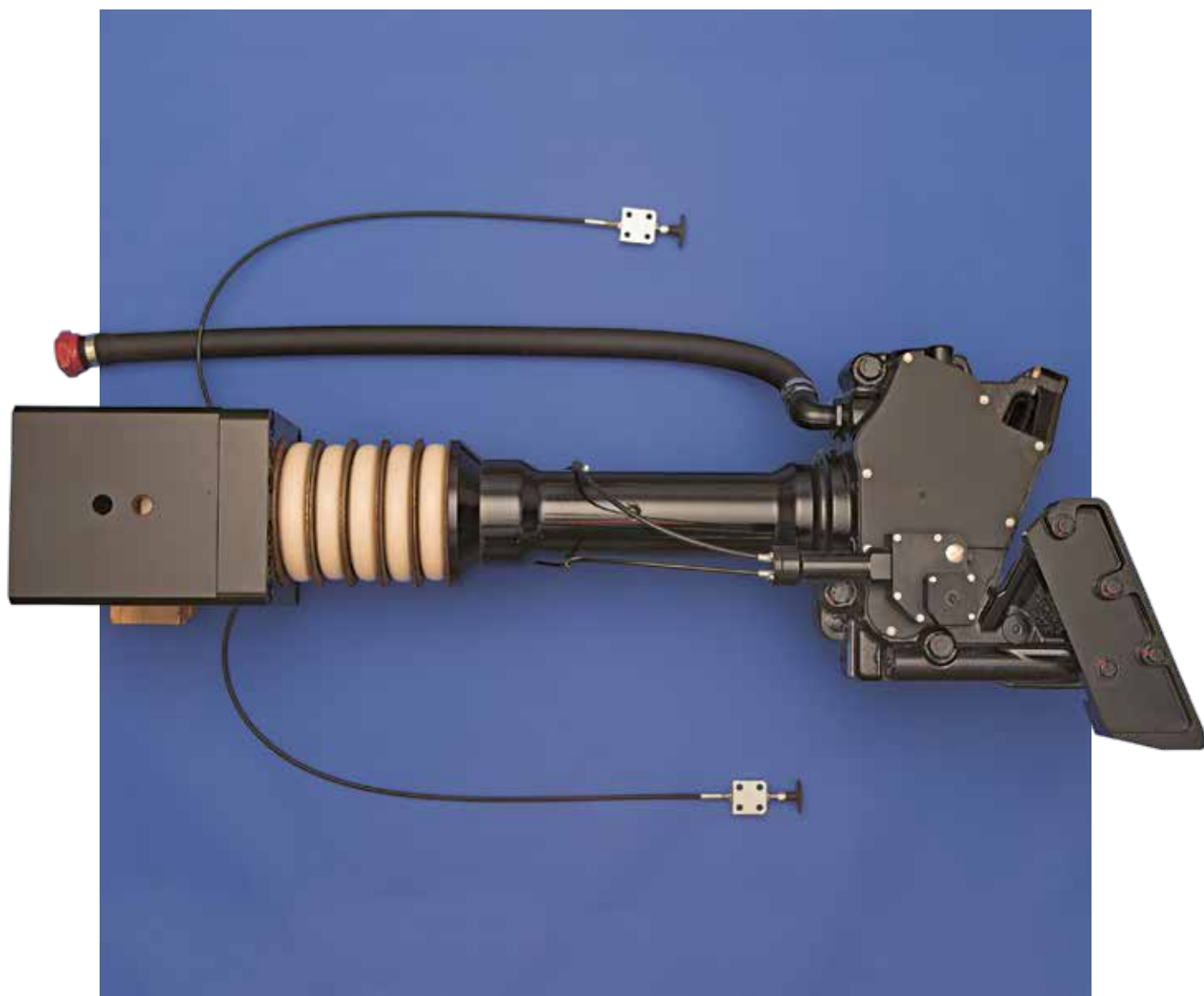
Plus sur la durabilité sur le blog, Facebook, Twitter et Instagram.

LE CHIFFRE:

90%

des cargaisons TWC du trafic intérieur de CFF Cargo ont atteint leur destination ponctuellement en octobre 2017. La ponctualité de CFF Cargo sera intégrée l'année prochaine dans l'objectif des CFF «Ponctualité clientèle» à hauteur de 20%.

Du progrès qui unit



Accoupler et découpler des wagons est un travail éprouvant, exécuté manuellement dans le trafic de marchandises. Début 2018, CFF Cargo sera toutefois la première entreprise en Europe à tester des wagons de marchandises équipés d'attelages automatiques dans le trafic de marchandises par wagons isolés. Fin 2018, 150 wagons et 30 locs de manœuvre et de ligne en seront équipés. Les agents de manœuvre n'auront plus à grimper entre les wagons pour les accoupler ou les découpler ni à soulever les lourds attelages. Cela réduira nettement les accidents. Autre avantage: l'exploitation automatique accroît l'efficacité lors des manœuvres.

Robert Niederer, directeur de la Glasi Hergiswil

Cargaison fragile de Calabre

Texte: Susanne Wagner

Photo: Simon Habegger

Le souffleur de verre n'a que quelques minutes pour transformer la petite boule orange de verre liquide. Il ne cesse de souffler brièvement dans la longue canne de verrier pour la faire grossir. La matière atteint maintenant une température de 1500° C. Avant qu'elle ne refroidisse, le souffleur la presse dans un moule en fonte et continue de souffler pour lui donner la forme d'un photophore. Le verre liquide provient d'un gigantesque four qui fonctionne 24 heures sur 24. Il est tellement sollicité qu'il doit être remplacé tous les six à sept ans.

Trouver encore des souffleurs de verre en Suisse ne va pas de soi. «On ne peut plus apprendre ce métier en Suisse», explique le directeur de la «Glasi», Robert Niederer, qui a suivi une formation de souffleur de verre après son métier commercial. Il dirige aujourd'hui la dernière verrerie de Suisse, qui fête cette année son 200^e anniversaire. Le père du directeur actuel, feu Roberto Niederer, a eu le courage, en 1975, de prendre un nouveau départ avec l'entreprise de tradition. Il a sauvé la «Glasi» d'une mort économique certaine, a remis le métier au cœur de l'activité et a même formé des apprentis pendant quelque temps.

Une à deux fois par an, Robert Niederer se retrouve dans le petit atelier avec son cousin italien pour développer de nouvelles créations. Cette année, il s'agit de boules de Noël avec un saupoudrage de flocons de neige en minuscules éclats de verre blanc. Avant d'arriver dans la boutique de vente à Hergiswil, les boules fragiles parcourent un long chemin. En effet, toutes les pièces en verre filigrané, comme

les décorations de Noël, sont fabriquées en Calabre par des collaborateurs italiens, la région d'où est originaire la grand-mère de Robert Niederer.

Bien que les boules ultrafines aient moins d'un millimètre d'épaisseur, elles restent intactes lors de leur transport en camion vers la Suisse. Chaque exemplaire est bien protégé par une petite boîte en carton dans laquelle il est ensuite vendu. Les verres à vin, carafes, assiettes ou anges

⊥
**Ce qui fascine
Robert Niederer dans le
verre, c'est qu'on
peut le réutiliser à l'infini.**
⊥

décoratifs produits à Hergiswil sont également emballés soigneusement dans de simples boîtes, qui sont ensuite placées dans des caisses en bois protectrices et empilées sur des palettes. Ces produits fragiles sont acheminés par poids lourds vers les différents points de vente dans toute la Suisse. Depuis peu, la Glasi Hergiswil utilise des chips biodégradables en guise de matériel de rembourrage.

Les décorations de sapin représentent 10% du chiffre d'affaires: chaque année, la Glasi produit et livre 20 000 boules de Noël et 30 000 étoiles, cloches, pointes de sapin et glaçons. La moitié des produits est directement achetée par les clients dans les deux magasins de Hergiswil. Chaque

année, 100 000 personnes visitent le site de production traditionnel et regardent, depuis la galerie des visiteurs, comment les artisans transforment le verre liquide, puis visitent le labyrinthe de verre ou le musée du verre.

Le souffleur de verre dépose à présent délicatement le photophore achevé dans le four de refroidissement. Là, il passera progressivement de 1000 degrés à la température ambiante pendant les sept à huit heures à venir. La matière doit se refroidir lentement pour éviter qu'une tension ne se forme dans le verre et qu'il n'éclate. Ce qui fascine Robert Niederer dans le verre, c'est qu'on peut le réutiliser à l'infini et que les techniques de transformation sont inépuisables. Même si ses produits ne peuvent pas faire concurrence aux verreries des grands distributeurs en termes de prix, il reste confiant: «Nos clients apprécient le fait d'avoir des produits faits à la main.» ⊥



Robert Niederer dans le premier labyrinthe en verre de Suisse, construit à Hergiswil pour les visiteurs de la Glasi.



SBB CFF FFS Cargo

Swiss Split Plus: l'offre complète vers la Suisse orientale au départ de Bâle.

Nous organisons pour vous l'ensemble du transport de votre conteneur en import ou en export au départ de Bâle, par chemin de fer et par camion. Celui-ci sera livré directement chez le client et ramené au dépôt de conteneurs vides. Pour en savoir plus:

www.sbbcargo.com/fr/swissplit