

cargo

Le magazine suisse de la logistique

1 | 2020



Une place
privilégiée.

Nathalie Simplet est mécanicienne de locomotive par vocation et pour la vue depuis son poste de travail.

À partir de la page 20



Le hibou voit tout

Grâce à leurs grands yeux ronds, les hiboux ont une vue perçante, surtout dans l'obscurité. Rien d'étonnant, donc, à ce que le nouveau système d'alerte anti-collision installé sur les locomotives de manœuvre ait été surnommé le «hibou». Fonctionnant avec des signaux visuels et acoustiques, il est composé d'une télécommande par radio qui permet de surveiller le parcours. Ce système d'alerte anticollision est indispensable pour l'exploitation par une seule personne, en particulier lors des mouvements de manœuvre.



Plus d'informations sur le «hibou» et d'autres innovations de CFF Cargo: [sbbcargo.com/innovation](https://www.sbbcargo.com/innovation)

Impressum

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

Rédaction CFF Cargo: Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Regula Jauner, Lea Meyer, Miriam Wassmer

Conception et réalisation: Infel AG, Zurich **Rédaction:** Alexander Jacobi, Michelle Russi, Manuel Bühlmann, Karin Rechsteiner **Direction de projet:** Bärbel Jördens **Conception:** Murielle Drack

Traductions: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurich

Impression: Hertig + Co. AG, Lyss

Adresse de rédaction: CFF Cargo «Rédaction Magazine logistique cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Tirage global: 5000 exemplaires

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

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.

Éditorial



Pénurie de mécaniciens de locomotive en Europe

Depuis deux ou trois ans, toutes les entreprises ferroviaires européennes cherchent désespérément des mécaniciens de locomotive. Le travail par équipe, qui est souvent associé au travail de nuit, a rendu le métier moins attractif auprès de la relève. Deux professionnels expliquent pourquoi ils se sentent les rois du monde dans leur cabine de conduite. Ils nous parlent de liberté, de diversité des tâches... et affirment que si le choix était à refaire, ils n'hésiteraient pas une seule seconde. Que faire pour redorer le blason du métier? Isabelle Betschart, responsable Production de CFF Cargo, nous présente diverses possibilités dans l'entretien page 22.

Cet été, nous introduirons l'essai du frein automatique après la mise en service de l'attelage automatique, et franchirons une étape importante pour le trafic combiné intérieur. Cela nous permettra d'être plus compétitifs et de conserver notre rôle de pionnier en Suisse et en Europe. Ces pages vous montrent également comment l'essai du frein est réalisé depuis une tablette.

Bonne lecture!

Brigitte Hager
Communication CFF Cargo

4-9 Le moment logistique: le trafic combiné

Livrer par le train... et rapidement? Oui, c'est possible. Visite chez DPD, prestataire de colis, qui livre désormais ses pneus de voiture avec CFF Cargo – et envisage d'étendre cette collaboration.



10-11 En bref

Comment fonctionne l'essai du frein automatique? Quels sont ses avantages? Quels défis sa mise en œuvre représente-t-elle?

12-15 Rencontre au sommet

Interview de Nicolas Perrin et Désirée Baer, le précédent et la nouvelle CEO de CFF Cargo.



16-19 Innovation

À Chiasso, la maintenance est en plein boom – surtout pour les clients tiers. D'où d'importants investissements au Tessin.



20-23 Au cœur de Cargo

Heureux en cabine: deux mécaniciens de locomotive racontent pourquoi ils ont choisi ce métier et pourquoi ils ne regrettent pas leur choix.

24-26 Du point de vue des clients

Crème, détergents ou pâtes: Saviva livre tout ce dont l'hôtellerie-restauration a besoin. Et la filiale de Migros pour le commerce de gros mise sur le rail.

27 L'objet

L'attelage à vis, c'est fini. Dernier hommage.

28-29 Transfrontalier

Silence, on roule! Depuis début 2020, seuls les wagons silencieux sont autorisés sur le réseau suisse.

30-31 Ballast

Le poids de la tour Eiffel en légumes: des images parlantes pour illustrer tout ce qu'accomplit CFF Cargo. Et les news du secteur.



Transport de colis: un modèle de transfert de la route au rail

Chaque nuit, DPD Suisse fait désormais transférer ses chargements de pneus de la route au rail. Comme les premières expériences avec le trafic combiné ont été très concluantes, le prestataire de colis examine la possibilité de faire transférer tous ses services de ligne.

Texte: Katharina Rilling Photos: Dan Cernak



Pour la majorité des expéditeurs et des destinataires de colis, la rapidité de la livraison est primordiale. C'est même souvent le seul et unique critère de sélection ou d'évaluation d'un prestataire», dit Rolf Neeracher qui, en tant que responsable Service de ligne chez DPD Suisse, est bien placé pour le savoir. Pourtant, depuis l'automne 2019, l'entreprise effectue une partie de ses transports réguliers par le train. Pourquoi? «Effectivement, il y a des objectifs contradictoires: le train est écologique, mais ce n'est pas la solution la plus rapide ni la plus flexible pour expédier des colis.» Neeracher dit toutefois observer actuellement un changement de mentalité chez ses clients: «On nous demande pourquoi nous ne transportons pas plus de marchandises par le rail, même si cela prend plus de temps. Et certains clients nous choisissent précisément parce que nous compensons volontairement nos émissions de CO₂.»

La durabilité, argument majeur

Si DPD Suisse transporte désormais quotidiennement une à deux caisses mobiles (des conteneurs spéciaux adaptés au trafic routier et ferroviaire) de Gossau à Cadenazzo et Renens avec CFF Cargo, c'est donc avant tout pour atteindre ses propres objectifs environnementaux. D'ici 2025, l'entreprise veut réduire ses émissions de CO₂ de 30% par colis. Le transport ferroviaire lui permet certes d'économiser chaque nuit dix trajets de camions qui génèrent 1,2 tonne de CO₂. Mais pour DPD, ce délestage du réseau routier présente également un intérêt économique: en plus des livraisons neutres en CO₂, le trafic ferroviaire nécessite moins de ressources en personnel et résout le problème du recrutement des chauffeurs-livreurs, dont la demande est forte sur le marché. «Pour moi, l'argument de la durabilité compte autant aujourd'hui que l'aspect financier», dit Rolf Neeracher.

«L'argument de la durabilité compte autant que l'aspect financier.»

Rolf Neeracher,
responsable Service de ligne chez DPD Suisse

Autrefois flop, aujourd'hui top

Le responsable sautille sur place, souffle dans ses mains pour les réchauffer. Le froid se fait de plus en plus mordant. Au bord de la voie du terminal de transbordement de Dietikon, Neeracher et son équipe bombardent de questions Knuth Rüegg, Sales Manager Trafic combiné chez CFF Cargo, qui a invité ses nouveaux clients à visiter le site. «C'est seulement de cette manière que le client voit concrètement comment sa chaîne logistique fonctionne et ce qui arrive à son chargement dans un terminal de transbordement régional.» Les visiteurs entendent alors le bruissement du

moteur du reach stacker, un croisement entre un tracteur et une grue, qui à titre de démonstration soulève la caisse mobile de DPD du camion et la pose sur le train. L'opération a l'air toute simple, mais les apparences sont trompeuses. Il faut une formation spéciale pour conduire l'imposante machine en toute sécurité. Rüegg pointe du doigt les conteneurs portant la marque DPD: «DPD a son propre matériel. Le pré et le postacheminement, c'est-à-dire le transport des marchandises par camions jusqu'au terminal de départ et depuis le terminal d'arrivée, sont organisés par l'entreprise elle-même. Mais en cas de besoin, nous proposons aussi un service complet.» Il appartient à CFF Cargo de veiller à ce que les capacités soient pleinement exploitées. «On peut comparer ça à un télésiège qui fonctionne sans interruption, qu'il y ait des passagers ou pas. Le client n'y change rien.» Malgré le froid glacial, l'ambiance est joyeuse, les plaisanteries fusent, ponctuées



Le réseau du trafic combiné





Conteneurs portant le logo DPD: l'entreprise a son propre matériel.



Concentré de puissance: le reach stacker transborde les conteneurs en toute sécurité.



Pendant la visite du terminal, Knuth Rüegg (à g.) explique à l'équipe DPD ce qu'il advient des marchandises transportées.



Le reach stacker permet de soulever des charges pouvant atteindre 50 tonnes.



Neutralité carbone et développement durable

Depuis 2012, le groupe DPD compense volontairement toutes les émissions de CO₂ résultant des transports et de la livraison des colis. De plus, dans tous les pays, les filiales nationales s'efforcent en permanence de réduire ces émissions. Ainsi, pour la seule année 2019 (état: octobre), la diminution a été de 355 tonnes. Pour y parvenir, le groupe a eu recours à des véhicules et des moteurs alternatifs, mais aussi à des installations photovoltaïques, et des lampes à LED sont utilisées dans les centres de tri.

Situation avantageuse: les terminaux de transbordement se trouvent à proximité de nombreux dépôts DPD.

d'anecdotes. Comme celle-ci: «Quand CFF Cargo nous a contactés, j'avais encore en tête mes expériences antérieures», lance Rolf Neeracher à la cantonade. «À l'époque, à Aarau, je devais régulièrement attendre le train qui apportait nos conteneurs. Parfois, il n'arrivait jamais. Donc dans mon souvenir, le trafic combiné avait quelque chose d'assez aléatoire.» Heureusement, ces expériences avec CFF Cargo appartiennent au passé, et Neeracher peut en rire car la collaboration est à présent très fructueuse. «La phase de test nous a tellement convaincus que nous envisageons de transférer nos autres transports vers le rail», dit-il.

Moins d'espace perdu, pas de dégâts

Dans un premier temps, des produits non périssables tels que les pneus ont été confiés au réseau ferroviaire. Ils sont trois fois plus grands et plus lourds que les colis moyens. Chaque année, au printemps et à l'automne, ce chargement volumineux pesait sur les services de ligne de DPD. «En séparant les pneus des autres colis, nous perdons moins d'espace disponible et nous pouvons donc transporter trois fois plus de colis sur nos lignes routières régulières qu'avec un chargement mixte. Sans compter que nous évitons des dégâts sur les autres marchandises», explique Rolf Neeracher.

CFF Cargo a marqué des points grâce à ses lignes régulières et à l'emplacement pratique de ses terminaux de transbordement. Les entrepôts de DPD sont pour la plupart situés dans un rayon de 20 km autour d'une gare de transbordement. Knuth Rüegg précise: «Nous examinons en continu les besoins des clients et, si nécessaire, nous étoffons notre réseau de terminaux. Depuis avril 2020, nous proposons une nouvelle possibilité de transbordement à Stabio. Widnau suivra en août.» Ces dernières années, CFF Cargo a tout mis en œuvre pour que les clients puissent charger leurs caisses mobiles le plus tard possible et les décharger le plus tôt possible à destination. Grâce à ces dispositions, certains clients ont pu envisager de collaborer avec CFF Cargo. Il a suffi de quelques transports à Rolf Neeracher pour comprendre qu'il est



Avant, il perdait du temps à attendre ses conteneurs. Aujourd'hui, c'est un adepte du trafic combiné: Rolf Neeracher (à d.), responsable Service de ligne chez DPD Suisse.

devenu «très simple de mettre un pont mobile sur un train, puis de l'en retirer.» Une chance pour le prestataire de colis, qui a fait de la fiabilité une de ses priorités: «Sur ce point, CFF Cargo nous satisfait à 100%.» Neeracher juge la collabo-

«Certains clients nous choisissent car nous compensons nos émissions de CO₂.»

Rolf Neeracher,
responsable Service de ligne chez DPD Suisse

ration très agréable, notamment dans la disposition TC, où l'ambiance est excellente. «On peut dire que tous nos désirs, ou presque, ont été comblés. Et s'il arrive que quelque chose ne soit pas possible, on nous propose des alternatives. C'est très appréciable.»

Le défi du changement de valeurs

DPD Suisse prévoit aussi de transporter en train certains de ses colis ordinaires. Ce qui exige quelques préparatifs d'ordre logistique. Knuth Rüegg se déclare confiant: «De notre côté, si nous

devons du jour au lendemain transporter des quantités plus importantes, c'est possible. Nous sommes prêts.» Mais DPD doit d'abord augmenter ses capacités de tri. L'organisation des transports est un autre obstacle: le prestataire de colis n'ayant pas encore l'habitude du transport ferroviaire, les collaborateurs des dépôts doivent donc y être formés. De plus, les quantités de colis fluctuent fortement, ce qui complique la planification. Dans certains cas, on apprécie d'autant plus la flexibilité des camions, qui peuvent faire un trajet supplémentaire. Et comme le souligne Rolf Neeracher, les attentes des expéditeurs, qui voudraient charger de plus en plus tard et décharger de plus en plus tôt, représentent toujours un défi: «Dans ce domaine, la société doit encore évoluer pour que les valeurs changent.»

Un contrôle plus rapide des freins

L'essai du frein automatique améliore l'efficacité des mouvements de manœuvre. Mais quelles sont les étapes de ce processus de contrôle?

Texte: Alexander Jacobi Infographie: Pia Bublies

Dans le trafic par wagons complets, la composition du train change souvent. Après chaque changement, on applique un essai du frein qui garantit le fonctionnement correct des freins. Lorsque l'essai du frein est automatique, la durée de préparation du train est nettement plus courte. De plus, les mouvements de manœuvre sont plus rapides et plus sûrs. Avec l'attelage automatique et le système d'alerte anticollision, l'essai du frein automatique représente la prochaine étape vers l'exploitation par une seule personne.

Essai du frein manuel

1 Le collaborateur 1 remplit la conduite générale d'air comprimé (5 bar). Tous les freins doivent alors être desserrés.



2 Le collaborateur 2 contrôle au moins sur un véhicule si les freins sont desserrés: pour les freins à sabots, en tapant sur les semelles de frein et pour les freins à disques, en jetant un coup d'œil au témoin de frein.



7 Lorsque tous les freins sont desserrés, le collaborateur 2 donne au collaborateur 1 le signal «frein bon».

Essai du frein automatique



1 Avec une tablette reliée à l'électronique de commande de chaque wagon via une liaison radio, le collaborateur contrôle l'effort de freinage (pour les freins à sabots) et le frein d'immobilisation. Pour commencer, il remplit la conduite générale d'air comprimé (5 bar). Tous les freins doivent alors être desserrés.

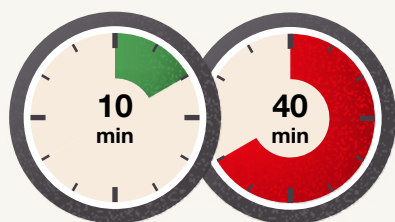


2 Le collaborateur contrôle sur sa tablette si le desserrage du frein à air comprimé et du frein d'immobilisation est signalé pour chaque wagon.

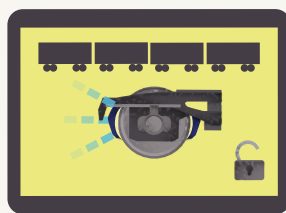


3 Le collaborateur effectue un serrage ordinaire (pression d'air abaissée de 5 à 4 bar). Tous les freins doivent alors être desserrés.

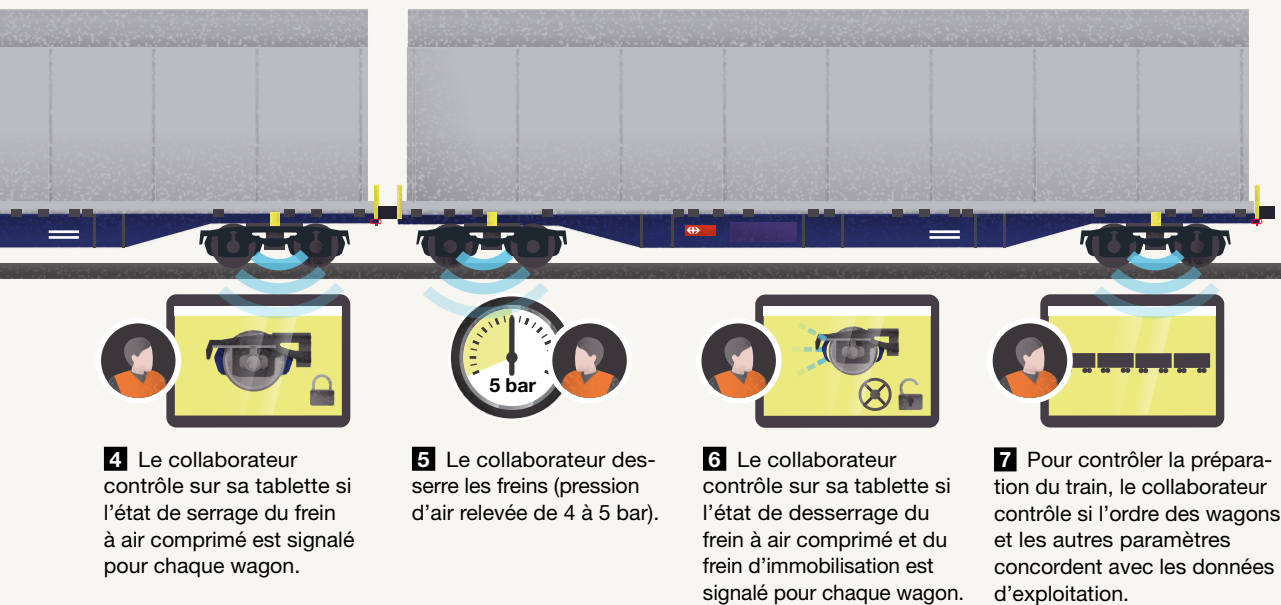
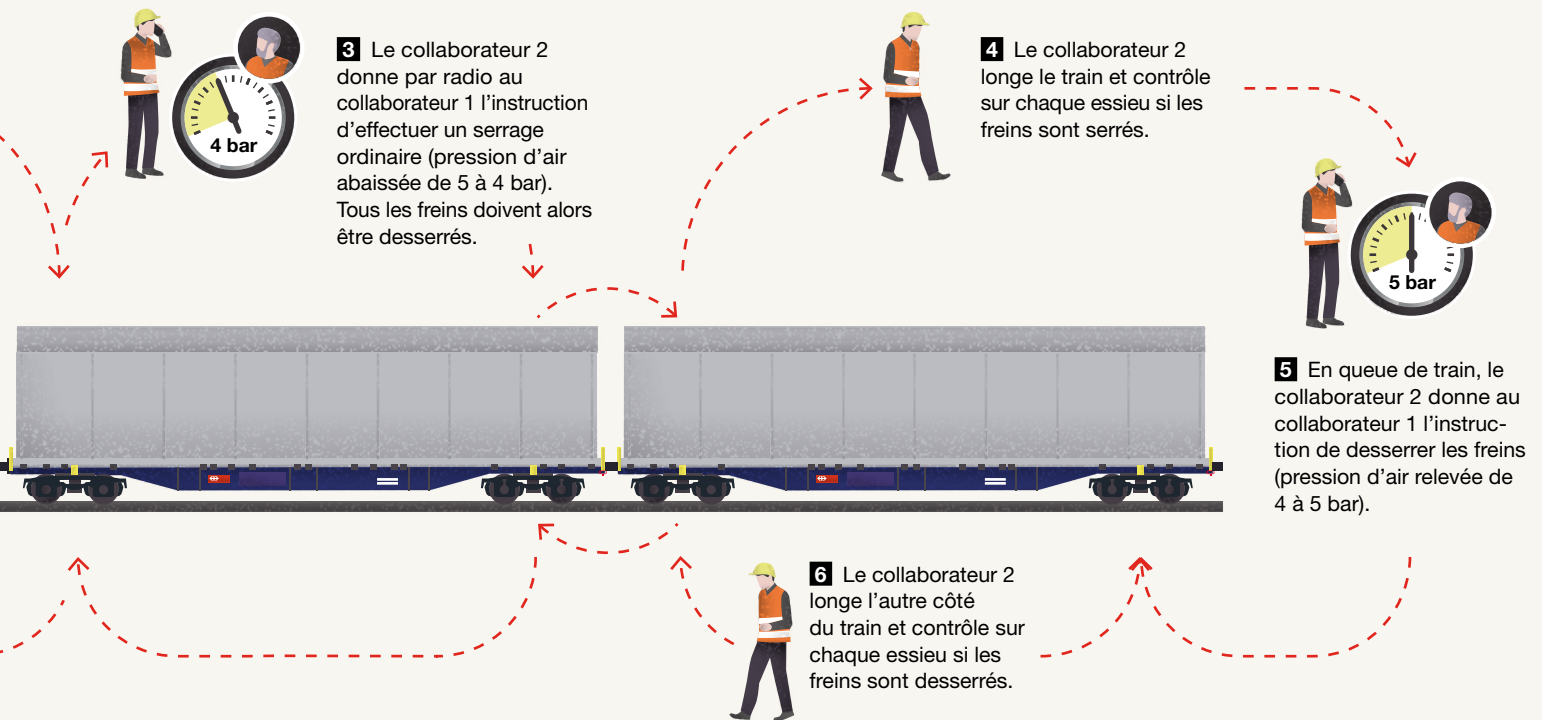
Avantages de l'essai du frein automatique



Gain de temps considérable:
Durée environ 10 min (au lieu de 40 min)



Aperçu des états de freinage
du train complet



Le prochain défi de l'homologation officielle

L'essai du frein automatique est confronté à des défis majeurs: d'une part, il s'agit d'un développement technique important sur le plan de la sécurité. D'autre part, il doit répondre aux exigences requises pour l'intégration dans les processus d'exploitation, la

vérification de la sécurité fonctionnelle et l'homologation officielle. À ce jour, aucune autre entreprise de fret ferroviaire européenne n'applique l'essai du frein automatique. CFF Cargo développe le système de l'essai du frein automatique avec ses

partenaires PJ Messtechnik GmbH et Rail Cargo Austria AG dans le respect des normes européennes en vigueur. C'est la condition pour que l'essai du frein automatique puisse être applicable dans d'autres pays.

«Nous voulons être encore plus performants.»

Désirée Baer, nouvelle CEO de CFF Cargo, mise sur des solutions innovantes, tournées vers l'avenir et le marché, afin d'améliorer durablement le résultat. Peu avant le passage de relais, le 1^{er} mars 2020, nous l'avons rencontrée avec son prédécesseur, Nicolas Perrin, pour une interview.

Interview: Stefan Boss Photos: Daniel Winkler

Madame Baer, quelle est votre impression après vos premiers jours chez CFF Cargo?

Désirée Baer: J'ai rencontré des collaborateurs très motivés, ouverts au changement de direction et favorables au nouveau partenariat avec Swiss Combi, dont font partie les opérateurs Planzer, Camion Transport, Bertschi et Galliker.

Monsieur Perrin, après 13 ans, vous passez les rênes de CFF Cargo. Êtes-vous triste?

Nicolas Perrin: J'ai vécu une période intense et très intéressante chez CFF Cargo. Ce n'est pas sans émotion que je fais mes adieux en tant que directeur de l'entreprise. Toutefois, je suis convaincu que CFF Cargo a trouvé un successeur compétent et ma nouvelle fonction me réjouit.

Le fret ferroviaire a connu une période mouventée. Quel a été le plus beau moment pour vous?

N. Perrin: Je n'oublierai jamais le moment où le premier train CFF Cargo a été mis en circulation en Allemagne et en Italie, il y a plus de 15 ans. Après la libéralisation du fret ferroviaire, nous avons joué un rôle de pionnier. Je tiens aussi à souligner qu'en 2013, nous sommes redevenus bénéficiaires pour la première fois depuis plus de quarante ans. Je me félicite également qu'en Suisse, depuis un an, les wagons soient attelés automatiquement en trafic combiné. Il s'agit d'une première étape vers l'avenir du fret ferroviaire. Au final, c'est toute cette évolution ainsi que les nombreuses rencontres et expériences positives qui ont compté pour moi.

Madame Baer, vous avez une grande expérience de la direction: dernièrement, vous dirigez Securitrans et auparavant vous étiez à la tête de la start-up Eyezone, un distributeur de lunettes. Mais êtes-vous déjà montée dans une cabine de conduite?

D. Baer: Aux CFF, j'ai déjà roulé plusieurs fois en cabine de conduite. Pas encore avec un train de marchandises, mais avec des locotracteurs et des trains de chantier. J'ai même déjà conduit moi-même le véhicule d'entretien ultramoderne du tunnel de base du Saint-Gothard, sur une voie aménagée chez le fournisseur. J'ai été impressionnée par sa puissance. J'espère qu'à l'avenir, je pourrai également accompagner nos collaborateurs dans un train de marchandises.

Quels liens avez-vous avec le fret ferroviaire? En tant que membre de la direction de CFF Infrastructure, vous étiez responsable des processus logistiques.

D. Baer: Chez CFF Infrastructure, nous travaillons



Déjà presque totalement intégrée: Désirée Baer à la gare d'Olten Hammer, non loin de son nouveau poste de travail.

en étroite collaboration avec CFF Cargo, par exemple pour l'entretien de la flotte, les achats et les innovations. Nous envisagions aussi de mettre en place une plateforme logistique commune à Hâgendorf, mais ce projet a été abandonné. Chez

«Dans cette branche, le moindre grain de sable dans les rouages génère aussitôt des pertes.»

Désirée Baer,
CEO de CFF Cargo

Securitrans aussi, nous travaillons avec CFF Cargo pour la logistique des chantiers. C'est pour-quoi, je connaissais déjà plusieurs personnes dans cette entreprise.

La logistique est un domaine typiquement masculin. Comment gérez-vous cette situation?

D. Baer: Durant les 25 dernières années, j'ai évolué exclusivement dans des milieux professionnels dominés par les hommes. J'ai d'abord travaillé dans la finance, puis dans le conseil. Je n'ai donc aucune appréhension. Au sein de la Direction générale de CFF Cargo, les femmes sont désormais plus nombreuses que les hommes: ce sera donc pour moi une nouvelle expérience.

Monsieur Perrin, vous allez entrer au conseil d'administration de CFF Cargo. Quels sont vos objectifs?

N. Perrin: Notre mission consiste principalement à définir la stratégie de l'entreprise et à élaborer une bonne planification avec la direction. Je ferai avant





«CFF Cargo est entre de bonnes mains»: Nicolas Perrin à propos de la nouvelle CEO.

tout valoir les intérêts des CFF et du chemin de fer en général. Le fait que le chemin de fer soit pensé comme un système global et non pas comme la somme d'intérêts particuliers est l'un des points forts de la Suisse. Je pense aussi faire profiter l'entreprise de mon expérience et de mon réseau. Je me retire des activités opérationnelles avec confiance, car elles sont entre de bonnes mains.

Grâce aux mesures d'économie mises en place, CFF Cargo a été bénéficiaire au cours des deux dernières années. Les mauvais chiffres sont-ils désormais de l'histoire ancienne?

N. Perrin: Non, CFF Cargo est encore en convalescence. Nous avons toujours dit que les années 2019 et 2020 seraient un défi. En 2019, nous avons tout simplement profité d'effets spéciaux. L'exercice en cours va être très difficile. La situation du

perses. Par ailleurs, la pression exercée sur le personnel est très forte et la satisfaction au travail plutôt faible. Je n'ai donc pas la tâche facile. Mais je savais ce qui m'attendait.

Où voyez-vous, en tant que CEO de CFF Cargo, les plus grands défis pour l'année en cours?

D. Baer: Nous devons concentrer tous nos efforts sur un résultat opérationnel annuel positif. Parallèlement, nous voulons promouvoir des projets innovants tels que l'essai du frein automatique et l'attelage automatique sur les trains, car ils rendent les collaborateurs plus efficaces et ont également des effets positifs sur leur santé.

Comment vous préparez-vous à votre nouvelle fonction? Rendez-vous visite aux clients et aux collaborateurs?

D. Baer: Je me rends dans toutes les régions de Suisse pour rencontrer le plus de collaborateurs possible. J'ai aussi de nombreux rendez-vous avec des clients. En raison de la pandémie actuelle de coronavirus, les rencontres personnelles sont quelque peu retardées. Je me réjouis cependant de rencontrer personnellement de nombreux clients très bientôt.

«La situation économique actuelle de l'entreprise reste tendue.»

Nicolas Perrin,
membre du Conseil d'administration de CFF Cargo

marché, le franc fort et le coronavirus sont autant de vents contraires. La situation économique actuelle de l'entreprise reste tendue.

D. Baer: C'est aussi mon avis. Le partenariat avec les quatre prestataires logistiques a assurément créé un état d'esprit positif et il nous incite à être encore plus performants. J'ai toujours pensé que CFF Cargo était un élément moteur des CFF. Force est toutefois de constater que dans notre branche, la marge est très faible. Le moindre grain de sable dans les rouages génère aussitôt des

Monsieur Perrin, à partir de l'été 2020, l'essai du frein automatique sera réalisé systématiquement chez CFF Cargo dans le trafic combiné. Qu'espérez-vous de cette innovation?

N. Perrin: L'essai du frein automatique représente, avec l'attelage automatique, une nouvelle étape vers l'exploitation par une seule personne, qui rend le dernier kilomètre plus efficient. Les collaborateurs n'ont plus besoin de faire le tour du train avant chaque départ et économisent ainsi une demi-heure lors de l'essai du frein. CFF Cargo est la première entreprise de fret ferroviaire

Les interlocuteurs



Désirée Baer, 50 ans, est CEO de CFF Cargo depuis mars 2020. À partir de début 2017, elle a dirigé Securitrans, un opérateur occupant près de 1000 personnes, chargé d'assurer la sécurité dans les gares et sur les chantiers. Auparavant, elle a été membre de la Direction de CFF Infrastructure pendant sept ans, où elle était responsable de divers secteurs, dont la gestion de la flotte, la production, la logistique, les achats, la vente et l'informatique. D. Baer est économiste d'entreprise diplômée de l'Université de Saint-Gall (HSG). Elle a une grande expérience de la direction, qu'elle a acquise dans le conseil en entreprise et en qualité de dirigeante d'une start-up.

Nicolas Perrin, 60 ans, a été à la tête de CFF Cargo de 2007 à février 2020. Depuis avril 2020, il est membre du conseil d'administration de CFF Cargo. Jusqu'à fin 2018, il était membre de la Direction du groupe CFF. Depuis 2019, CFF Cargo est gérée comme une entreprise indépendante au sein du groupe. Ingénieur civil EPF de formation, Nicolas Perrin est entré aux CFF en 1987.

européenne à mettre en pratique cette innovation dans le cadre de son exploitation commerciale.

Dans quelle mesure est-il bénéfique pour les clients?

N. Perrin: Grâce notamment au gain de temps, nous améliorons notre compétitivité par rapport à la route, un facteur déterminant dans le trafic combiné. L'automatisation facilite les manœuvres, par exemple pour dételer un wagon et poursuivre la marche avec le reste du train. Cela nous permet de proposer des offres plus flexibles et de mieux nous adapter à l'évolution du marché.

Pour finir, une question personnelle.

Madame Baer, comment décompressez-vous après une journée de travail intense: avec Netflix ou avec un livre?

D. Baer: Si possible avec les deux, l'un après l'autre (rires). Lorsque j'ai le temps, j'aime bien aussi regarder des matchs de football ou de tennis. Parmi les livres que j'ai lus dernièrement, j'ai été fascinée par *Le monde ignoré des Indiens Pirahãs*. Le chercheur américain Daniel Everett y parle de sa rencontre avec une tribu amazonienne au Brésil et du lien étroit entre la langue et la culture. J'en ai tiré des enseignements pour ma vie au quotidien. Lorsque je rends visite à des clients en Suisse romande, par exemple, je ne parle jamais anglais. On est beaucoup plus proche des gens lorsque l'on parle leur langue, en l'occurrence le français. Au Tessin, je parle donc italien.

Monsieur Perrin, trouvez-vous aussi plus de temps pour lire, à l'avenir?

N. Perrin: Je l'espère. Jusqu'à présent, je lisais surtout des dossiers. À l'avenir, j'espère pouvoir lire à nouveau des ouvrages littéraires et scientifiques.

Avez-vous d'autres projets, outre votre mandat de membre du conseil d'administration de CFF Cargo?

N. Perrin: Je serai aussi président du conseil d'administration de Ruag MRO Suisse. Cette entreprise est un prestataire du DDPS. Je me réjouis de cette mission dans une branche qui est nouvelle pour moi. Je crains d'avoir toujours autant de travail à l'avenir, mais je me réjouis de ne plus être aussi dépendant des influences extérieures.

Madame Baer, vous avez le dernier mot: que souhaiteriez-vous ajouter?

D. Baer: Je me réjouis par avance de rencontrer les clients et tous les collaborateurs, et j'espère que notre collaboration contribuera à la prospérité durable de l'économie suisse.

INNOVATION



Un secteur porteur

La maintenance pour des clients tiers est un secteur d'activité en pleine expansion, notamment sur l'axe nord-sud. Pour renforcer la capacité du site de Chiasso, CFF Cargo a décidé d'assainir et d'agrandir ses halles d'entretien. Son objectif: augmenter nettement le chiffre d'affaires à moyen terme.

Texte: Michelle Russi Photos: Claudio Bader

Pour un train de marchandises, le séjour à l'atelier d'entretien est comparable à une visite chez le coiffeur ou le dentiste. Régulièrement, il faut contrôler les roues et les freins, remplacer les essieux défectueux, repeindre les portes taguées et vérifier le système de sécurité. Les locomotives font l'objet d'un entretien tous les deux mois en moyenne, les wagons après un an ou environ 20 000 kilomètres, suivant le type. Ces travaux de maintenance légère exécutés au plus près de l'exploitation par CFF Cargo, à Chiasso et sur trois autres sites en Suisse, durent normalement deux à trois jours. Lors des lourds travaux de révision à Bellinzzone et à Bienne, les locomotives et les wagons sont généralement immobilisés pendant plus d'un mois.

Un «guichet unique» pour les entreprises de chemin de fer

L'équipe de 25 personnes du site de Chiasso ne s'occupe pas seulement des trains de marchandises de CFF Cargo, mais aussi de ceux de clients tiers. Comme la demande de travaux de maintenance ne cesse de croître au niveau de ce nœud ferroviaire important sur

l'axe de transit, CFF Cargo souhaite augmenter sensiblement son chiffre d'affaires dans les années à venir. Pour cela, CFF Cargo assainit actuellement la halle aux locomotives presque centenaire et classée monument historique. Le toit et les installations électriques seront renouvelés d'ici à juin 2020. Le reste de la construction sera rénové en douceur.

Dans un second temps, CFF Cargo prévoit de reconstruire la halle d'entretien des wagons d'ici la mi-2021 et de l'équiper d'un tour en fosse pour le reprofilage des essieux. Comme il faut s'attendre à d'importantes restrictions dans la maintenance durant cette phase de construction, les responsables envisagent des solutions alternatives.



Une demande en hausse: de plus en plus de clients font entretenir leurs wagons et locomotives à Chiasso.



Au Tessin, on entretient 70 wagons et 25 locomotives chaque semaine.



Tizian Faddi veut encore renforcer les capacités du site de Chiasso.

Capacité de maintenance par an

Actuellement



1200

locomotives

À l'avenir



1500

locomotives



2500

wagons



3000

wagons



La lutte contre les graffitis: repeindre les portes taguées fait partie de l'entretien.

À gauche: l'assainissement de la halle aux locomotives (bâtiment à gauche) sera achevé à l'été 2020. La reconstruction de la halle aux wagons (à droite) suivra.

À droite: le chef d'équipe Marco Gozzoli est fier de son atelier «international».



Une tente industrielle provisoire abritant l'équipe d'entretien devrait être aménagée sur le faisceau de voies situé devant l'actuelle halle. CFF Immobilier prendra en charge la moitié des coûts d'assainissement et de reconstruction des deux halles dont le total s'élève à dix millions de francs.

Tizian Faddi, suppléant du responsable des quatre équipes d'entretien de Chiasso, Brigue, Muttenz et Dietikon, est convaincu que les investissements sur le site de Chiasso porteront leurs fruits: «En discutant avec nos clients, nous avons découvert que le nouveau tour en fosse nous permettrait de combler une niche au Tessin et dans le nord de l'Italie.» À l'échelle nationale, les CFF exploitent déjà trois installations de ce type à Zurich, Bâle et Genève. Les clients circulant au Tessin sont actuellement pénalisés. Le cas échéant, ils doivent faire entretenir leurs locomotives et wagons à deux endroits différents, d'où une perte de temps et d'argent. «Avec le tour en fosse et notre savoir-faire en matière de dispositifs d'arrêt automatique des trains, nous pourrions offrir à nos clients un «guichet unique» à Chiasso», affirme Tizian Faddi. Par ailleurs, cela permettra de préserver, voire de créer des emplois importants dans la région.

«Avec le nouveau tour en fosse, nous serons en mesure de combler une niche.»

Tizian Faddi,
suppléant du responsable Maintenance

Chiasso: un site à la croisée de deux mondes

Marco Gozzoli, chef d'équipe de la halle d'entretien des locomotives de Chiasso, parle également d'une «formidable opportunité». L'atelier fonctionne actuellement en deux équipes, de 6 h 00 du matin à 10 h 00 du soir, pour éviter que les travaux d'assainissement n'entraînent des restrictions dans la maintenance. «C'est un vrai défi, souligne M. Gozzoli, surtout pour les collaborateurs qui ont un long trajet pour se rendre au travail.» Par ailleurs, l'espace est très limité par rapport à l'exploitation normale, car seule une partie de la halle est disponible pour les réparations et les essais de sécurité. L'autre partie est assainie et modernisée en parallèle.

En moyenne, l'équipe d'entretien réalise chaque semaine la maintenance

de près de 25 locomotives ainsi que de 60 à 70 wagons. En raison de la proximité avec l'Italie, les collaborateurs – aucune femme ne travaille à ce jour dans l'équipe de Marco Gozzoli – sont parfaitement familiarisés avec les wagons et les systèmes de sécurité suisses et italiens. Lors du contrôle au départ, ils doivent par exemple vérifier que les locomotives fonctionnent aussi bien avec le réseau d'alimentation italien (3 kV) qu'avec celui de la Suisse (15 kV). En outre, tous les collaborateurs sont formés de façon à pouvoir conduire avec les deux systèmes, ce qui ne va pas de soi. Le chef d'équipe Marco Gozzoli est en tout cas fier de l'expertise de Chiasso en la matière: «Nous sommes un atelier international situé à la croisée de deux mondes.» Une fois les travaux d'assainissement et d'agrandissement achevés, on assistera peut-être même à la convergence de trois mondes. En effet, l'atelier d'entretien de Chiasso envisage à l'avenir de se concentrer davantage sur les clients allemands empruntant l'axe nord-sud.



La passion de la conduite

Pénurie de personnel: le métier de mécanicien de locomotive est sous pression. Nous avons rencontré deux passionnés de la conduite: Nathalie Simplet et Felix Eggenschwiler.

Texte: Karin Rechsteiner, Manuel Bühlmann **Photos:** Niels Ackermann, Hans Schürmann

Sa poignée est ferme, ses cheveux blonds flottants, son rire franc et son «salut» chaleureux. Nathalie Simplet, mécanicienne de locomotive chez CFF Cargo, accueille ses visiteurs à 9 h00 à la gare marchandises de Denges-Echandens, près de Lausanne. Pourtant, ce jour-là, elle a pris son service dès 3 h00. Est-elle fatiguée? Non. «Je commence ma deuxième journée», plaisante-t-elle. Nathalie Simplet a 40 ans et une formation d'assistante dentaire, métier qu'elle a exercé pendant quinze ans. Vers 35 ans, la grande question s'est posée: et maintenant? Par hasard, elle a appris que CFF Cargo recrutait des mécaniciens de locomotive. Elle n'a pas hésité longtemps – et la voilà désormais sur les rails, en cabine. À n'importe quelle heure du jour et de la nuit. «Conduire au lever du soleil est ce que je préfère», dit-elle en riant. Selon elle, c'est à chaque fois un moment particulier. En toute saison, elle apprécie la proximité avec la nature et les déplacements. Son itinéraire préféré? Celui qui longe le Léman de Lausanne à Villeneuve, ou la ligne Puidoux-Chexbres–Lausanne. «Le temps fort du parcours, c'est quand le train sort du tunnel et qu'on aperçoit soudain le lac et le vignoble de Lavaux. C'est unique.»

Quelle que soit la beauté des paysages, Nathalie Simplet doit toujours être attentive et concentrée en cabine. «S'il se passe quelque chose, je dois réagir immédiatement». Ce matin-là, son train comptait 20 wagons, faisait 273 mètres de long et pesait 1805 tonnes. «Ma distance de freinage est importante et la circulation est dense sur le réseau, je ne peux pas m'arrêter en cinq secondes.»

Grâce au soutien actif de ses collègues, tracter un chargement de plusieurs tonnes en conduisant une locomotive de 10 000 CV est une responsabilité qu'elle a su rapidement assumer. À l'heure actuelle, Nathalie Simplet est encore la seule mécanicienne, mais fin 2020, trois nouvelles collègues devraient la rejoindre. «La cohésion est très forte dans l'équipe. Je me suis tout de suite intégrée, je me sentais la bienvenue», dit-elle pleine de reconnaissance à l'égard de ses collègues. Et elle ajoute: «Avant, je faisais un métier majoritairement féminin, maintenant je suis dans un environnement masculin – finalement, je préfère ça.»

Nathalie Simplet n'a pas d'enfants et déclare être très flexible. Mais elle comprend aussi que des gens plus jeunes

choisissent d'autres métiers pour des raisons familiales. Quant à elle, elle apprécie de pouvoir skier un mercredi matin ou rendre visite à des amis un lundi. «Non, pas besoin d'être solitaire pour être mécanicienne de locomotive», insiste-t-elle. «Mais c'est vrai que le fait d'être seule dans ma cabine de conduite ne me dérange pas. La liberté que j'ai dans ma cabine de conduite, j'y tiens.» Bientôt midi, l'heure pour Nathalie Simplet de rentrer chez elle avant le prochain service. Mais d'abord, un peu de mouvement en plein air: «Le sport, c'est ma manière de décompresser après le travail.»



Nathalie Simplet, mécanicienne de locomotive

«La liberté que j'ai dans ma cabine de conduite, j'y tiens.»



Felix Eggenschwiler, mécanicien de locomotive

«Il faut savoir prendre des décisions de façon rapide et autonome.»



L'ennui au travail? C'est un sentiment que Felix Eggenschwiler ne connaît pas. Le visage du mécanicien de locomotive s'illumine même lorsqu'il parle de son quotidien professionnel. Depuis le début de son apprentissage il y a 32 ans, cet ancien agent de manœuvre, promu chef d'équipe dès l'âge de 18 ans, est resté fidèle au chemin de fer. Plusieurs phases de formation ont suivi, jusqu'au métier de mécanicien de locomotive. Du haut de ses 48 ans, cela fait maintenant deux décennies qu'il conduit des trains pour CFF Cargo – une situation qu'il ne compte pas changer de sitôt.

Au cours de sa carrière de mécanicien, il a travaillé pour les trafics voyageurs et marchandises, simultanément même pendant plusieurs années. «C'était une période très riche. Le matin, je transportais des voyageurs jusqu'à leur destination, et le soir, je ramenaient un train de marchandises», se rappelle Felix Eggenschwiler. Lorsque CFF Cargo est devenue une division à part entière en 1999, il a dû choisir son camp. «Cela n'a pas été trop difficile: j'ai opté pour le trafic marchandises car on travaille

rarement le week-end», explique-t-il de façon pragmatique.

Felix Eggenschwiler travaille par équipe et prend toujours son service au dépôt d'Olten, généralement pour acheminer des céréales de Suisse romande vers l'est du pays. Transporter des charges lourdes le fascine et il aime la diversité des tâches. En effet, son activité ne se limite pas au service normal d'un mécanicien depuis sa cabine de conduite. Lorsqu'il assure une intervention de support, il se déplace entre les voies et doit effectuer l'attelage des wagons et l'essai du frein. Il conduit alors la locomotive de manœuvre à l'aide d'une télécommande par radio. La vue exceptionnelle dont il profite est un autre aspect plaisant de son travail. Felix Eggenschwiler traverse régulièrement des régions splendides, qu'il lui arrive aussi de visiter à titre privé.

Les mécaniciens de locomotive sont actuellement très recherchés. Mais tout le monde n'est pas fait pour cette profession. Felix Eggenschwiler connaît les conditions à remplir: «Beaucoup de candidats échouent au test d'aptitude parce

qu'ils sont daltoniens et ne peuvent donc pas lire correctement les signaux. Et de nos jours, il faut aussi être bilingue. Ensuite, il est préférable d'avoir une bonne capacité de concentration et une grande mémoire, et d'être très réactif. Les intéressés doivent avoir conscience que c'est un métier solitaire et que l'on doit être capable de prendre des décisions de façon rapide et autonome. Cela peut être stressant et ne convient pas à tous les profils.»

Mais pour le cheminot passionné, tous ces obstacles – excepté le daltonisme – peuvent et méritent d'être surmontés: «Si c'était à refaire, je referais exactement le même choix. Je ne pourrais pas exercer un autre métier.»

Faire évoluer le métier

Le métier de mécanicien de locomotive doit rester attractif et offrir des possibilités d'évolution. Comment CFF Cargo compte-t-elle relever ces défis? Cinq questions à Isabelle Betschart, responsable Production.

Texte: Miriam Wassmer, CFF Cargo **Photo:** Hans Schürmam

CFF Cargo a-t-elle toujours besoin de mécaniciens de locomotive?

Oui, bien sûr. L'automatisation et les outils numériques apportent un grand soutien à nos collaborateurs dans leur travail quotidien. Cependant, l'être humain reste notre priorité car c'est lui qui conduit le véhicule, qu'il soit mécanicien de locomotive de ligne ou mécanicien de manœuvre.

Comment développer les métiers pour l'avenir?

Nous devons faire évoluer les profils d'exigences de nos métiers pour assurer l'employabilité de nos collaborateurs. Mais ces derniers recherchent aussi des modèles de carrière attractifs dans le chemin de fer. De nos jours, plus personne ne pense pouvoir exercer la même profession tout au long de sa vie professionnelle. En tant qu'employeur, CFF Cargo doit proposer aux collaborateurs des métiers perméables ainsi que des perspectives d'évolution. Nos collaborateurs doivent être fiers du service rendu à notre clientèle et de la contribution apportée à l'approvisionnement du pays.

Quels défis CFF Cargo doit-elle relever?

La logistique se déroule en arrière-plan et, dans le cas du fret ferroviaire, souvent de nuit. Nous devons donc valoriser l'importance de ces métiers et leurs possibilités d'évolution. Cela vaut aussi bien pour le personnel des locomotives que pour le personnel de manœuvre. Sinon, nous ne serons pas assez compétitifs sur le marché du travail. Nous réfléchissons aussi à la façon de rendre le travail par équipe plus «attractif», car la production du fret ferroviaire restera principalement une activité nocturne. Nous allons en outre affronter une grande vague de départs à la retraite. Selon nos prévisions, nous ne pourrions pas recruter sur le marché du travail tous les collaborateurs dont nous aurons besoin. Nous essayons de combler ces lacunes par l'automatisation et la flexibilisation des modèles de travail. Nous devons également répondre aux exigences croissantes de la clientèle et aux besoins fluctuants du marché. Or, l'organisation du rail n'est pas encore aussi souple, mais nous travaillons actuellement dans ce sens.

Portrait



Depuis juillet 2019, Isabelle Betschart est responsable de la production, le plus gros secteur d'activité de CFF Cargo.

Quel rôle joue la numérisation?

La transformation numérique est aussi une réalité dans le chemin de fer. Il est essentiel d'avancer avec précaution et d'avoir une idée précise et une représentation concrète des nouveaux développements et processus. En arrière-plan, il y a des personnes accomplissant les mêmes gestes depuis de nombreuses années et qui termineront leur carrière dans le chemin de fer. Les outils sont certes de plus en plus perfectionnés, mais l'être humain demeure nécessairement au cœur des changements. En outre, la sécurité sera toujours le bien le plus précieux, y compris dans un contexte de numérisation et d'automatisation.

Qu'en est-il de la formation?

Nous observons globalement une élévation du niveau de formation. Outre le suivi d'une formation pour obtenir le certificat fédéral de capacité (CFC) de logisticien, les mécaniciens de locomotive peuvent désormais faire valider leurs acquis afin d'obtenir un CFC. CFF Cargo doit impérativement faire évoluer ces métiers de façon aussi perméable et durable que possible, afin de garantir à long terme la fiabilité et la grande qualité du fret ferroviaire pour nos clients, tout en restant bien évidemment un employeur attractif.

The Saviva logo is displayed on the side of a modern, white building. The letters are in a bold, sans-serif font, with each letter in a different color: 'S' is yellow, 'A' is orange, 'V' is red, 'I' is pink, 'V' is purple, and 'A' is blue. A stylized red and pink swoosh is positioned above the final 'A'.

SAVIVA

Saviva ou la livraison express

Il n'a pas été facile de prendre rendez-vous avec Saviva pour le reportage, mais nous y sommes quand même parvenus. Découvrez comment la filiale de Migros pour le commerce de gros et CFF Cargo vont transférer ensemble encore plus de transports de la route vers le rail.

Texte: Ruedi Eichenberger Photos: Marvin Zilm



L'assortiment de Saviva, leader dans la restauration en Suisse, est presque illimité.



Pour Walter Künzler, le fret présente un grand potentiel.

Les voitures électriques sillonnent les allées de l'entrepôt du siège de Regensdorf, tandis que leurs conducteurs préparent les commandes en prélevant de la crème, des pâtes ou du détergent. Les vêtements de travail portent le logo de Saviva ou de son prédécesseur, Scana. Si l'entreprise Saviva existe depuis 2013, la marque et le concept logistique, issus de l'intégration de Scana, Mérat et Lüchinger + Schmid (tous font partie du groupe Migros), sont encore très récents.

Les rayons sont garnis d'articles produits par Migros, mais aussi de marques comme Emmi, Hero ou Kambly. L'assortiment semble illimité, de même que la capacité d'intégration d'autres marques. Chez Saviva, on peut même commander des cigares ou un bon whisky. «Nous livrons tout ce dont la restauration a besoin», résume Walter Künzler, notre guide dans cette fourmilière. Même équipés d'un gilet de sécurité jaune, les visiteurs de l'entrepôt central doivent rester vigilants. Cela fait sourire le responsable Supply Chain Management et Logistique: «Vous devriez venir l'après-midi, quand l'activité bat vraiment son plein.»

Un équilibre à trouver

Avec sa rapidité de livraison, Amazon a fait des émules dans le commerce de gros. Chez Saviva, l'un des trois leaders du secteur suisse de la restauration, la devise est: commandé aujourd'hui, livré demain. Le rail peut-il répondre à ces exigences? Les faits le prouvent: le train permet de transporter les marchandises durant la nuit pour les livrer au petit matin. Cela paraît simple, mais a nécessité de gros efforts de la part de CFF Cargo. «Nous avons dû nous démerner pour réussir à mettre en œuvre ce projet», confirme Patrik Dober de CFF Cargo. Les responsables ont finalement trouvé la solution





Près de 1000 chariots grillagés quittent chaque jour l'entrepôt de Saviva à Regensdorf, près de Zurich.

durable qu'ils recherchaient, en étroite collaboration avec la maison mère Migros.

Le résultat est plus qu'honorable: depuis juillet 2019, on ne cesse de transférer les transports de la route vers le rail. L'équipe de manœuvre de Regensdorf traverse chaque matin la zone industrielle avec deux wagons frigorifiques couverts à

«Nous livrons tout ce dont la restauration a besoin.»

Walter Künzler,
responsable Supply Chain Management
et Logistique chez Saviva

parois coulissantes jusqu'à la voie de raccordement remise en service après des décennies de sommeil. Le premier wagon est rempli avant 13 h 15 et expédié vers le centre de distribution de Migros à Écublens, en Suisse romande, pour une arrivée à 3 h 00 du matin. Le second part à 19 h 00 à destination de San Antonino, au Tessin, qu'il atteint à 5 h 00. Les deux wagons transportent des chariots grillagés remplis de marchandises destinés aux hôtels, restaurants, hôpitaux, homes et autres clients. Le retour est également mis à profit, par exemple pour rapporter du riz de la Riseria Taverna. Pour l'instant, les deux wagons ne transportent qu'une petite partie des 800 à 1000 chariots grillagés livrés chaque jour depuis Regensdorf. Le plus gros reste acheminé par la route vers les centres de distribution et les clients.

Gagner en temps et en rentabilité

Pour Walter Künzler, Saviva n'en est donc qu'au début du processus: il entrevoit à court terme un

potentiel de sept wagons par jour. Pour cela, la voie de raccordement actuelle doit être prolongée et le quai de chargement aménagé de manière à pouvoir charger quatre wagons simultanément. «Cela peut être fait dès cet été: la commune nous a accordé l'autorisation de construire», dévoile le responsable.

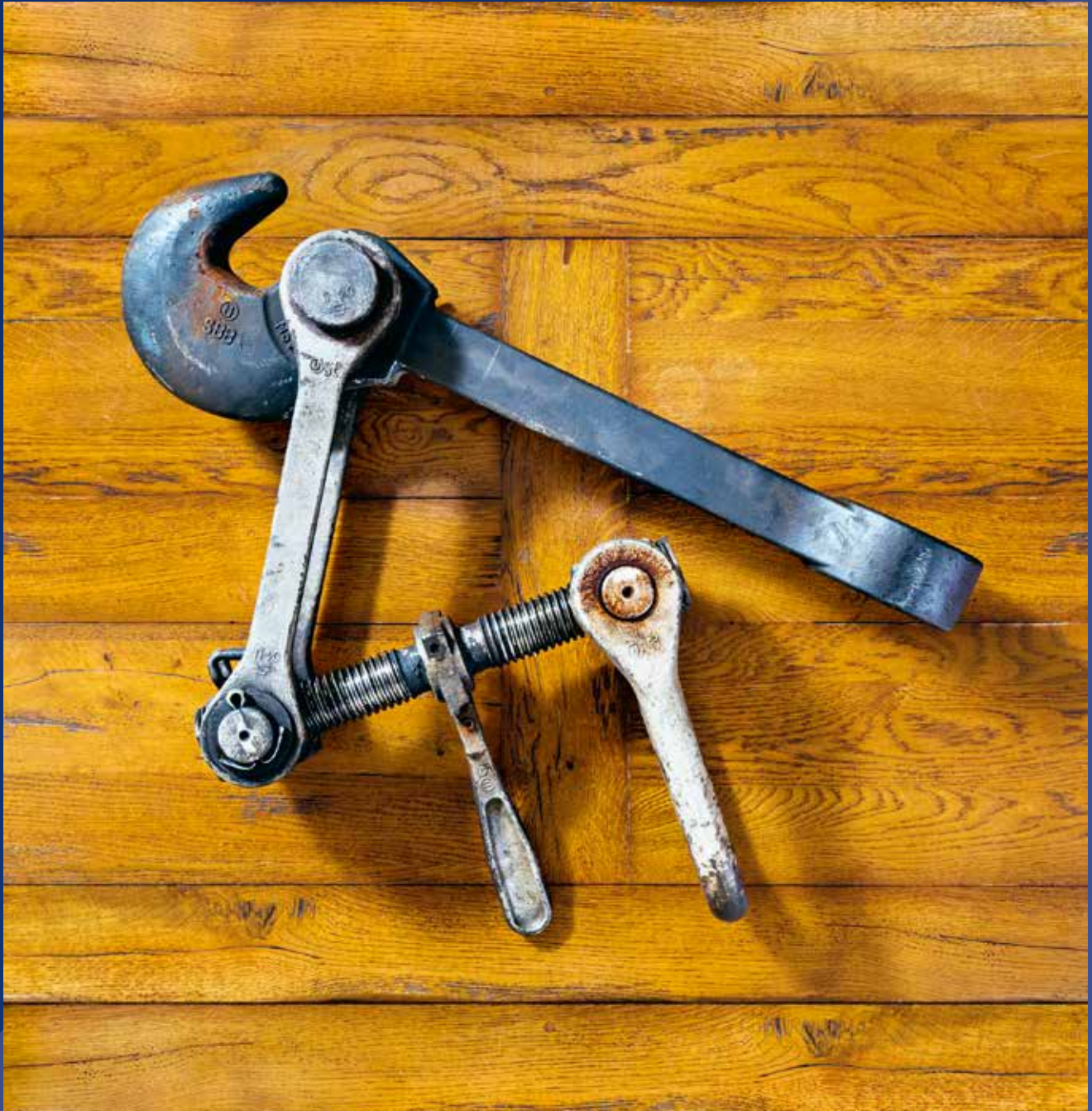
Les objectifs en matière de CO₂ du groupe Migros ne sont pas la seule motivation de Saviva pour accélérer le transfert de la route vers le rail. Avec l'intégration de Scana et de Lüchinger + Schmid, le grossiste a entièrement réorganisé sa logistique en abandonnant certaines de ses plateformes au profit des centrales de distribution régionales de Migros, toutes raccordées au chemin de fer. Pour Walter Künzler, collaborateur de longue date des CFF, le choix du rail est aussi une affaire de cœur. Mais pas seulement: le logisticien calcule les gains liés à quelques hauts rayonnages de plus avec la même rigueur que la valeur ajoutée des wagons supplémentaires sur le quai de chargement: «Nous gagnons 200 m² de surface de stockage: c'est loin d'être négligeable.»

Presque tous les voyants sont donc au vert. Y compris pour Dario Bernasconi, responsable du quai de chargement: «Cela se passe très bien, les équipes de manœuvre sont ponctuelles et prévenantes, et patientent parfois même un quart d'heure quand le chargement n'est pas tout à fait fini.» Walter Künzler a toutefois un vœu à formuler: «Ce serait super si nous pouvions fermer les dernières portes des wagons à 20 h 00.»



En complément, lisez une courte interview à ce sujet sur le blog: tiny.cc/saviva-f

L'ancien modèle



Tourillons, bielles, vis et étriers: l'attelage à vis est un système simple. Il transmet les forces de traction entre deux wagons via le crochet de traction suspendu, tandis que les forces de compression sont absorbées par un dispositif de pousse (tampon). L'attelage automatique, pour sa part, transmet aussi bien les forces de traction que celles de compression. CFF Cargo utilise encore plus de 9000 attelages à vis. Il est cependant prévu d'installer un attelage automatique sur la majorité des wagons du trafic combiné intérieur d'ici à mi-2021 (soit quelque 210 unités). 85 de ces wagons «modernisés» sont déjà en circulation.

Silence, ça roule...

Depuis début 2020, seuls les wagons silencieux sont autorisés sur le réseau ferroviaire suisse. Découvrez dans quelle mesure l'application de cette nouvelle législation représente un défi de taille pour CFF Cargo.

Texte: Michelle Russi Illustration: Murielle Drack

Si l'on veut promouvoir le transfert vers le rail, les besoins des riverains doivent être pris en compte», explique Malte Günther, responsable Vente indirecte et tarification stratégique chez CFF Cargo. Autrement dit, pour que la population soit toujours favorable au fret ferroviaire, celui-ci doit être moins bruyant. Après avoir investi jusqu'en 2015 dans des ouvrages antibruit et dans l'assainissement des wagons du trafic intérieur lors du premier programme de réduction du bruit, la Confédération a interdit au 1^{er} janvier 2020 la circulation des wagons bruyants. Depuis le début de l'année, seuls les wagons «silencieux» sont donc autorisés en Suisse.

CFF Cargo, qui soutient cette nouvelle réglementation, a modernisé avant fin 2019 le système de freinage de ses 5000 wagons, en remplaçant les anciennes semelles de freins en fonte grise par de nouvelles plus légères en matériau composite. La flotte respecte désormais la nouvelle valeur limite européenne de 83 décibels.

La Suisse pionnière

La Suisse joue un rôle important dans l'assainissement phonique en tant que

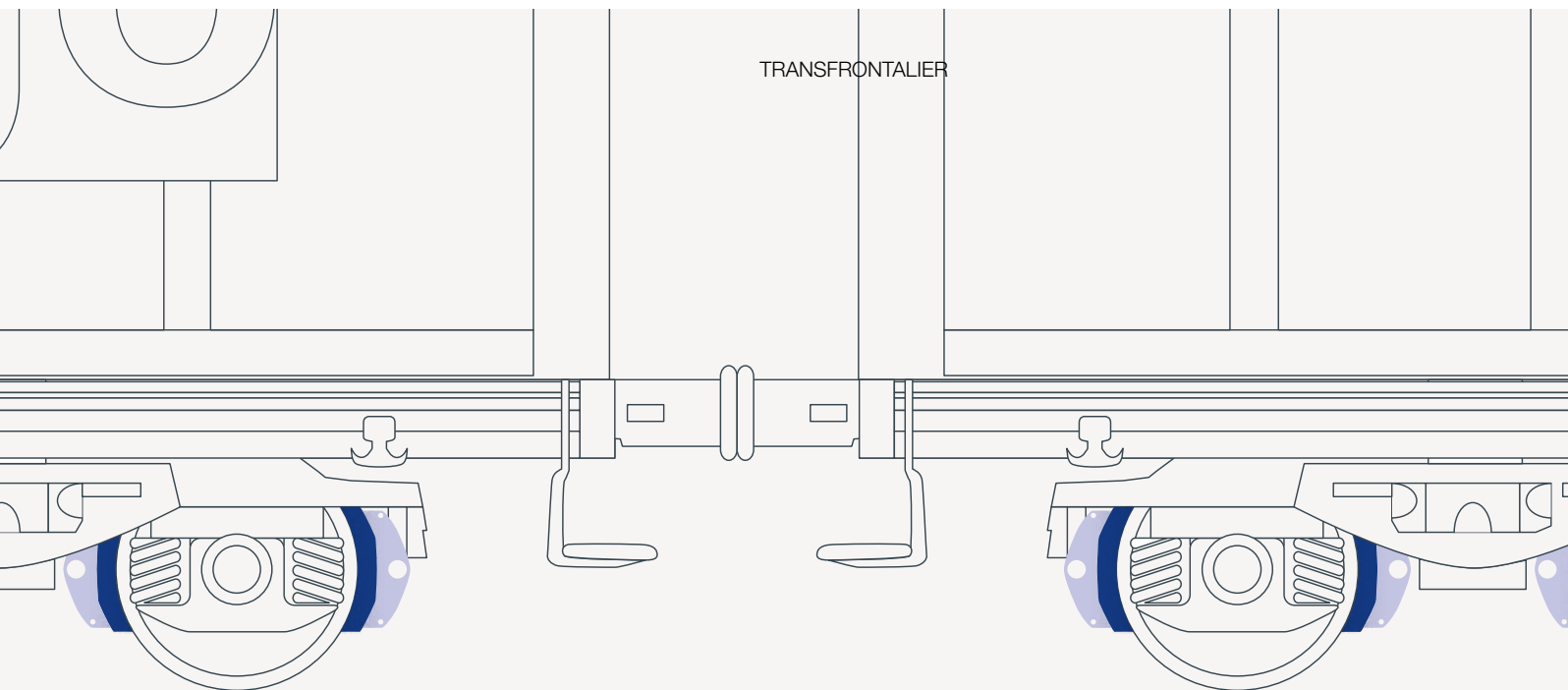
premier pays à mettre en œuvre l'interdiction des wagons non assainis. Des lois similaires s'appliqueront en Europe à partir de 2024-2025. Mais ce rôle de pionnier n'est pas sans difficulté, notamment pour CFF Cargo. «La mise en œuvre est un défi car l'expérience et le soutien technique nous font défaut», confie Malte Günther. Chaque entreprise ferroviaire dispose certes de sa propre base de renseignements sur sa flotte (indiquant p. ex. si un wagon est assaini ou non), mais il n'y a encore aucune base de données européenne harmonisée. «Dans le trafic de marchandises transfrontalier, actuellement, seul un contrôle manuel des caractéristiques techniques des wagons est possible avant leur entrée en Suisse.» D'après Malte Günther, 15 à 20% des wagons entrants ne sont pas assainis phoniquement.

D'ici à la fin 2020 au plus tard, il sera possible de comparer les informations des différentes bases de données grâce à un message broker, c'est-à-dire un programme informatique de transfert de données. Cela permettra une intervention plus précoce en cas de circulation de wagons bruyants dans le trafic d'importation et d'exportation. Ainsi, si un

train composé de wagons non assainis est en route pour la Suisse, CFF Cargo recevra une annonce et pourra réagir avant qu'il ne franchisse la frontière. Actuellement, aucun train ne se voit refuser l'accès au réseau par CFF Cargo, bien que cela soit théoriquement possible. Si la nouvelle législation devait entraîner des actions civiles contre l'entreprise, celle-ci serait contrainte d'arrêter les trains bruyants à la frontière. Ce scénario doit être évité, comme le formule Malte Günther: «Ce serait tout sauf une bonne nouvelle pour le fret ferroviaire, car certains transports risqueraient d'être à nouveau transférés vers la route.»

Responsabilité des partenaires

Outre les conséquences en matière de droit civil, un train entier circulant avec un wagon bruyant peut aussi perdre son bonus-bruit. Si les détenteurs de wagons enfreignent la loi à plusieurs reprises, ils risquent même le retrait de leur autorisation d'accès au réseau. La première année, l'Office fédéral des transports (OFT) entend «seulement» avertir les contrevenants, mais CFF Cargo prend déjà des mesures pour se prémunir contre d'éventuelles amendes de la Confédération et ne cesse d'en informer



ses clients et partenaires étrangers. Les amendes seront réclamées au partenaire contractuel concerné qui devra également couvrir les pertes engendrées si des bonus-bruit devaient être retirés. Afin de maintenir l'incitation financière en faveur de l'assainissement phonique, l'OFT a décidé de payer jusqu'en 2024 les bonus introduits lors du premier programme de réduction du bruit. Le montant dépend du type de matériel et des kilomètres parcourus. «Nous parlons de sommes parfois considérables, dont les détenteurs de wagons pourraient être privés», précise Malte Günther tout en faisant le calcul: pour un wagon-citerne transportant des produits chimiques ou des hydrocarbures, par exemple, le bonus s'élève à environ 1600 francs au bout de 20 000 kilomètres.

Sans obstacles à travers la Suisse

Pour renforcer le trafic ferroviaire transfrontalier sans obstacles, le Conseil fédéral a décidé en novembre 2019 d'adopter le «volet technique» du quatrième paquet ferroviaire de l'UE, qui a pour but d'harmoniser le chemin de fer à l'échelle européenne et de le rendre plus compétitif grâce à des mesures techniques et de réglementation du marché. Le volet technique consiste à harmoniser et à simplifier les procédures d'homologation. Jusqu'ici, les constructeurs de matériel roulant et les entreprises ferroviaires étaient soumis à une procédure de ce type dans chaque pays où circulaient leurs trains. Depuis juin 2019, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) délivre les homologations et les certificats de sécurité. Une seule demande suffit désormais pour l'immatriculation dans plusieurs pays. La transposition intégrale de la nouvelle réglementation est en cours. L'ordonnance sur les chemins de fer a déjà été révisée en novembre 2019. En outre, les procédures de la Suisse et de l'UE doivent fusionner et la loi sur les chemins de fer être modifiée en conséquence.



750 m

C'est la longueur de la nouvelle voie de dépassement réservée au trafic marchandises entre Coppet et Founex, dans le canton de Vaud. L'idée: les trains de marchandises ne doivent pas pâtir de l'augmentation du trafic voyageurs. La voie permet de stabiliser l'horaire, d'augmenter les capacités du trafic marchandises et de proposer aux clients une bonne liaison avec les centres économiques de la Suisse. En Suisse romande, Léman 2030 est le premier projet pour le trafic marchandises du grand programme actuel d'aménagement ferroviaire. Grâce à ce projet, le gouvernement entend améliorer l'ensemble du trafic entre Genève et Lausanne. Fin février 2020, la nouvelle voie de dépassement a été officiellement inaugurée en présence de Peter Jedelhauser, directeur du programme Léman 2030, de Pierre-André Meyrat, directeur suppléant de l'OFT, de représentants des gouvernements des cantons de Vaud et de Genève et de Nicolas Perrin. C'était la dernière fois que Nicolas Perrin assistait à un événement public en qualité de CEO de CFF Cargo.

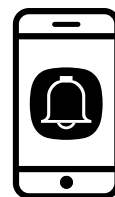
Nouveaux terminaux TC à Stabio et Widnau

En avril 2020, CFF Cargo a étendu son réseau de terminaux pour le trafic combiné (TC) jusqu'au site de Stabio (TI). Le terminal de Widnau (SG)



sera intégré au réseau en août. Au Tessin, les clients disposent désormais de trois nouveaux terminaux (Cadenazzo, Lugano Vedeggio et Stabio), et de deux

autres en Suisse orientale (Gossau et Widnau). Les deux nouveaux terminaux offrent des possibilités de stockage pour tous les types de conteneurs sans RID (marchandises dangereuses) et peuvent transborder jusqu'à 45 tonnes en une fois par caisse mobile, conteneur ou semi-remorque.



Cargo Push: clients satisfaits

Lancée à l'automne 2019, l'application Cargo Push séduit les clients. Un sondage indique que 80% d'entre eux en sont satisfaits, voire très satisfaits. Cargo Push permet aux clients de recevoir automatiquement et rapidement des messages dès que l'heure d'arrivée prévue pour une livraison change. En cas de besoin, ces messages peuvent être individualisés. CFF Cargo projette d'optimiser encore l'application, par exemple grâce à des pronostics plus précis.

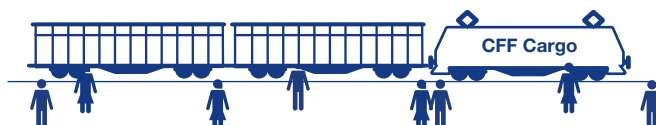
Exposition «Vivre la logistique» au Musée des Transports

De l'été 2020 à la mi-octobre 2021

L'exposition «Vivre la logistique» sera présentée au Musée des Transports de Lucerne à partir de l'été 2020. Les visiteurs pourront y découvrir un îlot thématique permanent ainsi qu'un parcours «logistique» à travers le musée. CFF Cargo y sera notamment représentée avec des projets

d'automatisation. Les plus téméraires pourront se glisser dans la peau d'un spécialiste de la manœuvre et s'essayer à l'attelage de wagons.

Plus d'informations: verkehrshaus.ch/fr



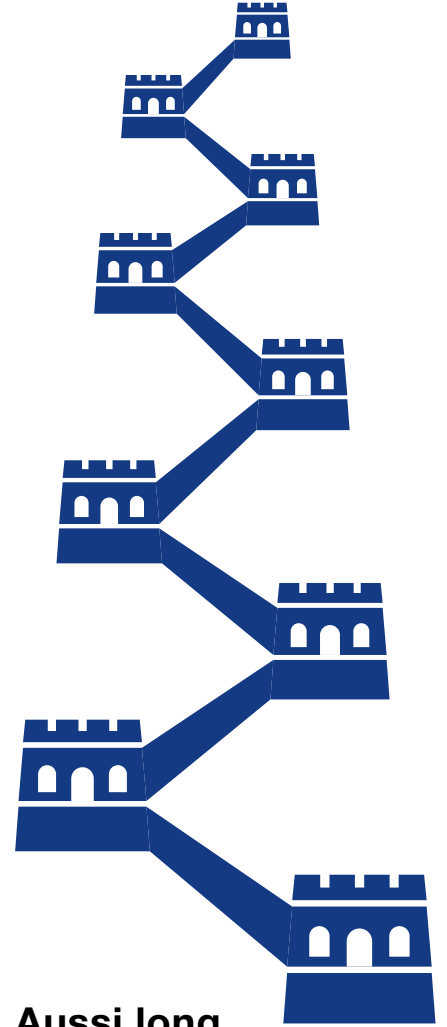
Le poids de la tour Eiffel en légumes

Chaque année, CFF Cargo achemine environ 10 000 tonnes de fruits et légumes frais, soit à peu près le poids de la tour Eiffel.



4 x

le tour du monde: voilà la distance que l'on obtiendrait si l'on plaçait en file indienne tous les wagons que CFF Cargo a fait circuler en Suisse et en Europe de 2015 à 2019.



Aussi long que la Grande Muraille

Si l'on formait un train à partir de tous les wagons que CFF Cargo a fait circuler pour Migros de 2015 à 2019, il serait presque aussi long que la Grande Muraille de Chine (8852 km).

2000 000 000

Chaque année, CFF Cargo transporte près de 2 milliards de litres de fioul. Cela permettrait de chauffer les 3,8 millions de foyers suisses, et même plus.

3276 x le «Titanic»



Entre 2015 et 2019, CFF Cargo a transporté des marchandises dont le poids équivalait à 3276 «Titanic», à savoir 171 millions de tonnes.



SBB CFF FFS Cargo

Nouveaux terminaux TC à Stabio et Widnau.

Nous étendons notre réseau de transport combiné en proposant deux sites supplémentaires: les terminaux de Stabio TI et Widnau SG offrent des possibilités de stockage pour tous les types de conteneurs ne transportant pas de marchandises dangereuses. Ils permettent de transborder jusqu'à 45 tonnes à la fois par caisse mobile, conteneur et semi-remorque. N'hésitez pas à nous contacter à l'adresse suivante: cargo@sbbcargo.com.

Transport combiné. Succès assurée.
www.sbbcargo.com