

cargo

Le magazine suisse de la logistique

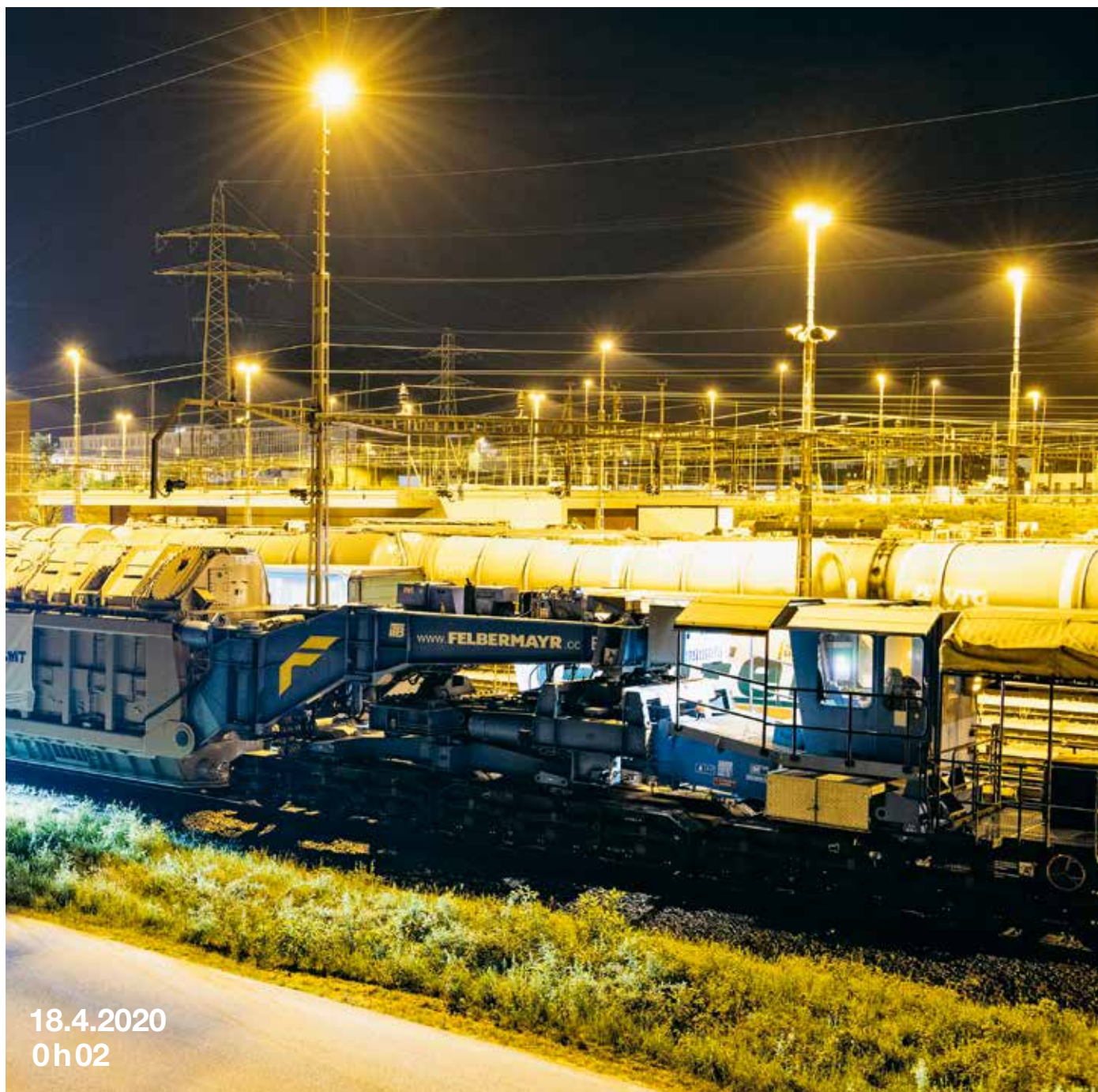
2 | 2020

Transport de céréales

**Flexibilité: fenaco mise
sur le train, même lorsque
la récolte bat son plein.**

À partir de la page 4





En route seulement la nuit

En avril 2020, CFF Cargo a transporté un transformateur de la société Felbermayr de Linz (Autriche) vers Chippis dans le Valais. Ce type de transport se déroule uniquement pendant la nuit, à savoir lorsqu'aucun train de voyageurs ne circule, et à un rythme tranquille. Sur le parcours partiel de Birsfelden Hafen à Sierre, le train a roulé entre 5 et 60 km/h. Quatre collaborateurs de Felbermayr, un contrôleur technique de CFF Cargo et un collaborateur de CFF Infrastructure, chargé de déclencher les lignes de contact, se trouvaient à bord. Ils ont veillé à ce que le transformateur de 201 tonnes évite les obstacles, tels que les mâts et les signaux nains, avec un dispositif de déplacement. La planification du transport a également été intense: elle a duré trois mois et représenté près de 20 heures de travail.

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

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: 4400 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



Une flexibilité tous azimuts

Chers lecteurs,
CFF Cargo satisfait chaque jour les divers besoins de ses clients. Les points de desserte ruraux avec des taux d'utilisation très différents ont pu être reliés avec un nouveau concept de desserte (pour en savoir plus sur ces transports de céréales, voir p. 4). L'histoire suivante nous emmène au fond du lac de Neuchâtel: CFF Cargo transporte des déblais de Genève à Neuchâtel. Ensuite, une barge prend le relais pour le dernier kilomètre (pour en savoir plus sur cette renaturation, voir p. 16). Le Maintenance Control Center, abrégé MCC, intervient lorsque plus rien ne va. Si le helpdesk ne peut rien faire, une équipe mobile arrive pour remettre le véhicule en service. Suivez notre équipe lors d'une intervention à partir de la page 24.

Depuis avril 2020, CFF Cargo a un président du Conseil d'administration externe. Dans «Rencontre au sommet», Eric Grob, président du Conseil d'administration, et Désirée Baer, CEO, expliquent pourquoi CFF Cargo doit être plus flexible et en quoi la crise du coronavirus a également de bons côtés (page 12). Le rapport des 100 jours de Désirée Baer nous donne également un aperçu de l'avenir de l'entreprise. En page 20, elle présente les défis que CFF Cargo doit relever et les orientations stratégiques qu'elle veut mettre en œuvre à cet effet.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Miriam Wassmer
Responsable adjointe Communication CFF Cargo

4-9 Le moment logistique: transport de céréales

CFF Cargo transporte des céréales pour la coopérative agricole fenaco avec des tours combinés ingénieux.



10-11 En bref

Pendant la crise du coronavirus, l'état-major de CFF Cargo a été très sollicité. Brève interview avec Martin Haller.

16-19 Du point de vue des clients

Pourquoi les déblais de la société Gesa sont précieux pour le lac de Neuchâtel: reportage sur la renaturation.

12-15 Rencontre au sommet

Eric Grob:
«L'objectif est une meilleure orientation clientèle»



20-21 À propos de CFF Cargo

Désirée Baer nous parle de ses 100 premiers jours à la tête de CFF Cargo.

22-23 Penser international

C'est ainsi que les clients, les transporteurs et la société profitent de l'automatisation.

24-27 Au cœur de Cargo

Sans eux, plus rien ne va. Les deux teams du Maintenance Control Center et de l'Équipe mobile sont toujours là en cas de problème.

28 L'objet

Le WaggonTracker est la promesse d'un trafic marchandises intelligent. Nous vous montrons ce dont il est capable.

29 Ballast

Déblai, distinction et aluminium: actualités et faits de la branche suisse de la logistique et de CFF Cargo.







Vent nouveau sur les récoltes

D'un côté, le souhait de la coopérative agricole fenaco: disposer de possibilités de transport souples et de délais brefs pendant la moisson. De l'autre, un défi pour CFF Cargo: exploiter de manière rentable des points de desserte ruraux. La solution? Un concept agricole ingénieux et dynamique avec plusieurs transports.

Texte: Michelle Russi Photos: Raffael Waldner



Du silo au rail: un wagon peut accueillir environ 60 tonnes de céréales, soit plus du double d'un camion.

L'été synonyme de vacances? Pas ici, dans les champs de céréales où règne une activité intense en cette période de moisson. Chaque année, de mi-juin à début août, les agriculteurs récoltent leurs cultures de blé, d'orge et de colza et les livrent aux centres collecteurs régionaux chargés de les contrôler, stocker et traiter. Le transport depuis ces centres jusqu'aux clients finaux est bien souvent coordonné par fenaco. En tant que partenaire de commercialisation des producteurs, la coopérative achemine ainsi jusqu'aux consommateurs les matières premières locales telles que les céréales ou des aliments comme les fruits, les légumes et la viande. Pour cela, fenaco – en particulier l'unité d'activité «Céréales, oléagineux, matières premières» (GOF) – a toujours misé sur le rail.

Plus sereins grâce au nouveau concept

«Dans l'unité GOF, les volumes sont prévisibles et les produits peu périssables. Le transport ferroviaire est donc idéal», explique Barbara Springer, responsable du secteur Développement stratégique de fenaco GOF. Nous la rencontrons

avec sa collègue Sarah Rust devant le silo de la LANDI à Huttwil (BE). Cet après-midi a lieu le dernier transport de la récolte locale de céréales de 2019. Nous sommes à la mi-mai 2020; la période la plus stressante de l'année reste à venir pour les deux collaboratrices: la moisson estivale. Pour fenaco, il s'agit alors de transporter sans encombre les produits des centres collecteurs dans toute la Suisse, mais aussi d'assurer la coordination entre les gestionnaires et centres collecteurs régionaux, ses propres clients et les responsables de CFF Cargo. Responsable du ressort céréales panifiables et oléagineux, Sarah Rust évoque une «planification à plusieurs niveaux» toujours éprouvante pour elle et le reste de l'équipe, tout en relativisant: «Cette année, je suis sereine à l'approche des récoltes.»

Notamment grâce au nouveau concept agricole élaboré par fenaco et CFF Cargo, et mis en œuvre de façon définitive début 2020. Ce concept repose sur le projet pilote achevé en 2018 et intitulé «lev» («simple» en romanche), visant à organiser les transports de CFF Cargo le plus simplement possible, à l'instar des transports de céréales.

Le concept agricole en pratique

Exemple du tour combiné du 19 mai 2020:

1. Enlèvement des wagons vides à Bienne
2. Mise à disposition des wagons vides à la LANDI Aare de Wichtrach (BE)
3. Poursuite de la marche de la loc vers Langenthal (BE)
4. Mise à disposition de nouveaux wagons vides de Langenthal à la LANDI Region Huttwil (BE)
5. Enlèvement du train chargé à Huttwil
6. Transport vers Langenthal, remise du chargement au TWC à destination de Zurich
7. Poursuite de la marche de la loc vers Wichtrach
8. Transport vers Thoune, remise du chargement au TWC
9. Retour de la loc vers Bienne

Après une phase de test réussie l'an dernier, les céréales de fenaco sont maintenant acheminées par le biais de transports dynamiques et souples. Les expériences de l'été 2019 ayant prouvé que ces transports fonctionnent aussi pendant la période des moissons, Barbara Springer et Sarah Rust ne sont pas les seules à se montrer confiantes: c'est également le cas de Mathias Lehmann et Stefan Adamus, les deux responsables de CFF Cargo. L'atmosphère est détendue, les membres de l'équipe de projet se connaissent et s'entendent au mieux.

Une combinaison ingénieuse

Le concept agricole se distingue par sa simplicité et sa grande souplesse. La concertation avec fenaco ainsi que la planification et le transport par CFF Cargo sont assurés par un seul interlocuteur, ce qui arrange la coopérative en particulier pendant la récolte. Pendant cette période agitée, fenaco annonce un mandat entre cinq et dix jours à l'avance, et CFF Cargo recherche alors une solution flexible en combinant et regroupant des transports (voir encadré). C'est

«Pendant la moisson, le temps de préparation requis pour la logistique ferroviaire classique est très serré.»

Barbara Springer,
responsable du secteur développement
stratégique, fenaco GOF

justement dans ces régions agricoles de la Suisse où l'offre ferroviaire n'est pas permanente et le nombre de wagons par train limité qu'on peut développer et réserver une offre de transports en quelques jours de travail. Mathias Lehmann, planificateur de système de transport, dit: «Grâce à ce concept, nous disposons d'une solution pour le premier kilomètre et d'un bon complément au trafic par wagons complets.» Le concept est simple car la planification et le transport sont assurés par un seul interlocuteur, et car le mécanicien de locomotive peut effectuer lui-même le

transport via la télécommande par radio. En temps normal, la mise à disposition et l'enlèvement des wagons près des silos à céréales nécessitent en plus un collaborateur de la manœuvre pour faire venir les wagons au centre collecteur avec une locomotive de manœuvre avant de les ramener au point de desserte CFF concerné. La télécommande par radio sur la locomotive de manœuvre permet désormais au mécanicien d'accomplir cette tâche tout seul.

Au silo LANDI de Huttwil, le mécanicien de locomotive Felix Eggenschwiler montre à l'équipe de projet comment fonctionne concrètement cette exploitation par une seule personne. Avec une locomotive de manœuvre, il enlève les quatre wagons mis à disposition le matin même et remplis entre-temps de 60 tonnes de blé chacun, puis il contrôle le chargement et tracte les wagons jusqu'à la gare de Huttwil toute proche. À Langenthal, il remet les wagons dans le trafic par wagons complets (TWC) normal jusqu'au client final à Zurich. Felix Eggenschwiler est l'un des six mécaniciens de locomotive de CFF Cargo qui

→

Au sein de la jeune équipe de projet, les échanges sont francs et constructifs.





Le mécanicien de locomotive Felix Eggenschwiler montre comment fonctionne l'exploitation par une seule personne.



Portrait de fenaco

fenaco est une société coopérative agricole reposant sur un concept centenaire. Elle appartient à 183 LANDI et à leurs quelque 44 000 membres, parmi lesquels près de 23 000 agriculteurs suisses actifs. En tant que partenaire de commercialisation des producteurs, fenaco veille à ce que les denrées alimentaires suisses (fruits, légumes, céréales, mais aussi viande et boissons) parviennent jusqu'aux clients. En tant que fournisseur, fenaco propose aussi un large éventail de produits et de prestations pour garantir une agriculture durable, efficace et orientée vers le marché. Les marques les plus connues de fenaco sont Ramseier Suisse, les détaillants Volg et LANDI, ou encore le fournisseur d'énergie Agrola. fenaco société coopérative emploie plus de 10 000 collaborateurs et a enregistré un produit net de 7 milliards de francs en 2019.





Les points de desserte ruraux comme le silo de la LANDI de Huttwil sont désormais desservis par des tours combinés.

«La moisson a toujours représenté un grand défi pour le TWC, que ce soit lors du changement de système en 2017 ou pour le concept agricole.»

Stefan Adamus,
chargé de développement commercial senior,
CFF Cargo

ont suivi la formation supplémentaire requise et peuvent maintenant effectuer les nouveaux tours combinés en plus des tours «normaux». Il apprécie l'exercice et s'était d'ailleurs porté volontaire pour se former: «C'est un changement agréable, une nouveauté bienvenue.»

Flexibilité accrue de la desserte

Le nouveau concept de transport de fenaco et CFF Cargo découle également de la vérification des points de desserte réalisée en 2018. Il apparaissait alors que de nombreux points de desserte ruraux de fenaco ne valaient plus la peine d'être exploités en TWC sur l'ensemble de l'année. Le débat portait alors sur environ 40% des volumes à transporter via divers points de desserte, explique Barbara Springer en précisant: «C'était considérable et cela touchait certains gros points de desserte essentiels pour nous.» Il fallait trouver une nouvelle solution. En l'occurrence, une solution simple et personnalisée, qui permettrait à fenaco de continuer d'acheminer la majeure partie de ses céréales par le rail. Car la forte proportion de transports ferroviaires était et reste un objectif d'entreprise important pour le groupe fenaco.

L'idée de desservir différents centres collecteurs en un seul tour et

d'organiser ainsi les transports de manière dynamique semblait faite sur mesure pour la coopérative, qui se devait de réagir avec rapidité et souplesse aux fluctuations de quantités. «D'habitude, une telle exigence de flexibilité et de court terme n'est pas propice au chemin de fer, reconnaît Sarah Rust, mais en étroite collaboration avec CFF Cargo, nous avons créé une solution qui fonctionne même pendant la période de la moisson, si difficile à planifier.» Les clients, en tout cas, ne semblent pas avoir remarqué le passage au nouveau concept agricole, ce qui est très bon signe d'après la responsable du ressort. Autre avantage: les centres collecteurs peuvent mieux planifier la livraison par le rail que par camion. Les responsables sur place savent exactement quand un train arrive au silo et combien de temps ils ont pour charger les wagons.

«Le courage a été récompensé»

À écouter l'équipe de projet, on pourrait penser que le concept agricole fonctionne déjà parfaitement. Aucun obstacle ni difficulté à surmonter? La réponse de Barbara Springer fuse: «Si! Avant, le TWC offrait des structures très claires, qui nous manquent actuellement.» Pour elle, l'un des objectifs majeurs est donc d'abandonner les méthodes artisanales afin de planifier mieux et à plus long terme. Mathias Lehmann et Stefan Adamus de CFF Cargo sont du même avis. Tous deux vantent la collaboration étroite, directe et constructive avec fenaco. «Toute l'équipe de projet est orientée vers la recherche de solutions, y compris en cas de difficultés, résume Stefan Adamus, chargé de développement commercial senior. Il a fallu beaucoup de courage pour mettre en œuvre le projet lev, puis le nouveau concept agricole. Mais ce courage a été récompensé.»



Tous sont conquis par le nouveau concept agricole: Mathias Lehmann et Stefan Adamus de CFF Cargo, et Barbara Springer et Sarah Rust de fenaco (de g. à d.).

Ensemble à travers la crise

Lorsque la Confédération a défini les premières mesures contre la propagation du coronavirus, l'état-major d'urgence de CFF Cargo est intervenu. Chronologie des principales décisions prises jusqu'en mai 2020.

Texte: CFF Cargo Interview: Alexander Jacobi

28.2 Compte tenu du contexte et de la propagation du coronavirus, le Conseil fédéral déclare l'état de «situation particulière» conformément à la Loi sur les épidémies et interdit immédiatement les rassemblements de plus de 1000 personnes.

4.3 L'Office fédéral de la santé publique (OFSP) recommande de renoncer aux poignées de main, de télétravailler si possible, d'organiser des réunions à distance et de respecter strictement ses mesures d'hygiène.

13.3 Le Conseil fédéral interdit à compter du 16 mars l'enseignement en présentiel et déconseille l'utilisation des transports publics ainsi que les voyages à l'étranger. Les rassemblements de plus de 100 personnes sont interdits et la fermeture des commerces de détail, hors commerces alimentaires, est ordonnée.

29.4 Le Conseil fédéral fixe au 11 mai la réouverture des magasins, restaurants, marchés, musées et bibliothèques, ainsi que la reprise de l'enseignement primaire et secondaire. Le télétravail est recommandé jusqu'à nouvel ordre.

3.3 Déclaration de l'état-major d'urgence de CFF Cargo sous la direction de Martin Haller, dans les unités Gestion des opérations et des événements, Transports, Production, Planification et Développement du réseau, Service clientèle, Asset Management (matériel roulant, ateliers), Sécurité et Communication.

4.3 L'état-major d'urgence impose la séparation spatiale et temporelle des équipes. Du désinfectant est mis à la disposition du personnel.

13.3 Recommandation de l'état-major d'urgence de CFF Cargo: si tel n'est pas encore le cas, l'administration doit fonctionner exclusivement en télétravail et réaliser les réunions en visioconférence.

16.3 En accord avec l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE), le transport ferroviaire doit avant tout garantir la livraison des denrées qui répondent aux besoins alimentaires quotidiens.

19.3 La préservation du nouveau quotidien est au premier plan. Les autres priorités en matière d'approvisionnement sont définies avec l'Office fédéral de l'agriculture. Elles incluent notamment les produits médicaux, le matériel d'approvisionnement de l'armée, les denrées alimentaires (y c. céréales), les hydrocarbures, les combustibles ainsi que le courrier et les colis. Les autres marchandises ont une importance secondaire.

20.3 La cellule de crise des CFF évalue la situation dans l'entreprise et coordonne l'ensemble des transports publics.

23.3 Envoi de matériel de protection au personnel sur le terrain et aux centres d'entretien. Évaluation de scénarios de base et de scénarios du pire dans toutes les unités de CFF Cargo.

30.3 Fixation de règles de priorité pour l'exploitation des capacités de la maintenance entre les trafics voyageurs et marchandises.

15.4 La Gestion des urgences et des crises CFF a décidé d'augmenter l'offre de transports publics en trois étapes: le 27 avril, le 11 mai et le 8 juin.

21.4 Lors d'un premier assouplissement du confinement, les CFF envisagent de rendre obligatoire le port du masque d'hygiène. Jusqu'à présent, CFF Cargo a reçu en tout 187 000 masques.

L'avis de l'expert



Martin Haller est l'un des responsables de l'état-major d'urgence de CFF Cargo, qui se relaient à tour de rôle.

«Malgré la pandémie, les transports ont tous fonctionné.»

Étiez-vous bien préparés à la pandémie de coronavirus?

Nous avons activé notre état-major d'urgence à un moment où l'exploitation de CFF Cargo fonctionnait encore normalement. Nous voulions être préparés à toutes les éventualités – p. ex. au fait qu'une grande partie des mécaniciens de locomotive soient indisponibles à cause d'une contamination ou d'une mise en quarantaine. Nos mesures de préparation étaient si nombreuses que l'organisation normale aurait difficilement pu les mettre en œuvre. Pour cela, il nous fallait un état-major d'urgence. Le besoin de coordination avec les autres services était très important, notamment avec l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays, car CFF Cargo transporte des marchandises vitales. Nous avons également fait l'acquisition de désinfectant et mis en place des séparations spatiales et temporelles entre les équipes. Nous savons que la situation deviendrait critique en cas d'absence de 15 à 20% du personnel.

Comment avez-vous traversé la période de crise?

C'était une période particulière. Il était parfois pénible de devoir prendre des décisions rapidement alors que nous manquions d'informations. Qui fait partie d'un groupe à risque? Les collaborateurs doivent-ils rester chez eux? Peuvent-ils rester chez eux lorsqu'ils se sentent en danger? Nous avons rapidement ordonné le télétravail, sans savoir s'il s'agissait d'une mesure excessive. Dans notre centre de commande d'Aarepark à Olten, nous avons installé les séparations spatiales que nous avions préparées, car un seul cas de Covid-19 aurait paralysé l'ensemble du service et de nos transports. Communiquer de façon adéquate n'a pas été chose aisée. Je me réjouis de l'efficacité de la collaboration avec l'état-major d'urgence et du soutien de la direction de l'entreprise.

Quelles leçons avez-vous tirées de la crise?

Personnellement, j'ai été très impressionné par l'énorme implication des collaborateurs de CFF Cargo ainsi que par leur savoir-faire. C'est grâce à cela que nos transports n'ont pas été paralysés par la pandémie. En tant qu'entreprise, nous avons appris à gérer une situation inédite. J'ai constaté avec joie que la collaboration avec les services externes, comme les autorités et les clients, était très partenariale et empreinte de compréhension mutuelle.

Cas de Covid-19 confirmés

30000

20000

10000

0

27.5 Décision du Conseil fédéral: de nouveaux assouplissements entrent en vigueur le 8 juin.

MAI

5.5 Le concept de protection en vigueur à partir du 11 mai au sein des CFF et des transports publics est précisé. Les mesures de protection individuelle (gants ou masques) sont utilisées uniquement à défaut d'autres possibilités.

27.5 Aux CFF, 25% du personnel de bureau peut revenir sur son lieu de travail.

Pour en savoir plus sur l'année 2020 chez CFF Cargo:





«Le fret ferroviaire doit être plus flexible»

CFF Cargo a réagi avec souplesse à la crise du coronavirus, mais devrait également intégrer cette compétence dans son travail quotidien. Eric Grob, le nouveau président du conseil d'administration, et Désirée Baer, CEO de CFF Cargo depuis mars 2020, évoquent les objectifs de la nouvelle gouvernance, le partenaire Swiss Combi et les similitudes entre le golf et les wagons.

Interview: Stefan Boss Photos: Severin Nowacki

M. Grob, vous avez repris la présidence du Conseil d'administration de CFF Cargo au cours d'une période mouvementée. Comment l'entreprise est-elle positionnée pour faire face à la crise économique provoquée par le coronavirus?

Eric Grob: Toutes les entreprises de transport ont été durement touchées par la crise, c'est certain. Pendant cette période, CFF Cargo a toutefois prouvé qu'elle pouvait répondre de manière très flexible aux besoins des clients. Cela a été démontré notamment par la mise à disposition rapide de capacités supplémentaires pour l'approvisionnement urgent du pays. J'ai constaté que les collaborateurs étaient très motivés et ouverts aux adaptations, et c'est une bonne base pour faire face à cette crise. Je pense que nous devrions continuer sur cette voie à l'avenir. L'une des leçons à en tirer est que parfois, on peut même changer ce qui semblait immuable auparavant.

M^{me} Baer, vous êtes CEO de CFF Cargo depuis début mars. Vous aviez imaginé votre entrée en fonction différemment?

Désirée Baer: Assurément. Il y a encore beaucoup de collègues que je n'ai pas pu rencontrer personnellement. Mais comme le dit Eric Grob, la crise a également de bons côtés: nous avons pu montrer l'importance du fret ferroviaire pour l'approvisionnement du pays en denrées alimentaires et en biens économiques. C'était un signal fort pour les politiques, mais aussi au sein du groupe CFF. Nos clients nous reprochaient toujours de ne pas être flexibles. Nous recevons maintenant des compliments et remerciements de leur part pour notre flexibilité. Nous devons faire tout notre possible pour intégrer cette compétence dans notre travail quotidien après le coronavirus.

E. Grob: Nous sommes en concurrence avec le transport routier, qui est beaucoup plus flexible par nature. Cette augmentation de la vitesse et de la flexibilité est donc une condition essentielle à la réussite durable de CFF Cargo.

Les volumes transportés par CFF Cargo pendant les mois de confinement ont-ils été plus faibles que l'année précédente?

Baer: Oui, beaucoup plus faibles. Les transports de denrées alimentaires étaient certes plus importants, mais ils n'ont pas compensé les pertes en matière de biens industriels. Mais cela peut changer rapidement.

Bien que les CFF soient toujours représentés par deux personnes au Conseil d'administration de CFF Cargo, c'est la première fois avec vous,

M. Grob, que la présidence du CA est assurée par un représentant indépendant. En quoi cela est-il bénéfique pour le client?

Grob: Ma tâche, et celle des deux autres nouveaux membres du CA de Swiss Combi, consiste à mettre davantage l'accent sur le point de vue du client et à apporter un savoir-faire supplémentaire en matière de logistique et de transport afin de rendre CFF Cargo économiquement viable. La question est donc de savoir ce que les clients attendent et quels nouveaux modèles d'offres, de prix et de services ils souhaiteraient. Le réseau relativement rigide du trafic par wagons complets n'est pas toujours l'offre la plus adaptée pour répondre à leurs besoins.

M^{me} Baer, vous avez souligné tout à l'heure l'importance de la flexibilité dans la logistique. Qu'en est-il du trafic par wagons complets? De nouveaux points de desserte vont-ils être créés à l'avenir?

Baer: Oui, pendant la crise, le trafic par wagons complets n'a que légèrement diminué. Mais nous devons adapter les points de desserte à la demande des clients. C'est une chose que nous devons faire en permanence, en concertation avec les clients et les cantons.

«La crise du coronavirus a mis en lumière l'importance du rail pour l'approvisionnement du pays.»

Désirée Baer,
CEO de CFF Cargo

Grob: La question est de savoir combien de structures rigides, ou points de desserte, et combien de structures flexibles sont nécessaires pour amener les marchandises aux clients. Nous devons précisément discuter de ces questions stratégiques de manière critique.

Le transport ferroviaire est beaucoup plus écologique que le transport routier. Comment tirer davantage profit de cet atout?

Grob: Le transport ferroviaire émet environ sept fois moins de CO₂ que le transport routier. On parle aussi souvent d'un transfert du trafic transalpin nord-sud vers le rail, mais rarement de l'appliquer au trafic intérieur. La protection de l'environnement et du climat est une tendance à long terme qui va considérablement s'amplifier au cours des 20 à





Une nouvelle gouvernance avec des objectifs clairs: D. Baer et E. Grob apportent un vent d'air frais et leur savoir-faire à la tête de la société.

30 prochaines années. Dans ce domaine, les chemins de fer ont un net avantage, et ils devront souligner cet atout à l'avenir. Heureusement, nous avons déjà des clients qui passent de la route au rail en partie pour cette raison. C'est le cas p. ex. du prestataire de colis DPD qui a adapté sa logistique.



Plus d'informations
sur la collaboration
avec DPD

La participation des quatre entreprises de logistique Planzer, Camion Transport, Bertschi et Galliker dans CFF Cargo à hauteur de près de 35% est désormais approuvée par la COMCO. Ces entreprises confient-elles plus de mandats à CFF Cargo?

Baer: Ces quatre entreprises nous ont déjà attribué des mandats dans le passé. Elles continueront de le faire en cas de besoin. Mais c'est bien évidemment elles qui décideront. Toutefois, nous pouvons réfléchir à de nouvelles solutions logistiques à proposer avec nos partenaires pour l'avenir, afin que nos clients bénéficient de solutions plus complètes. Il s'agit donc davantage du savoir-faire en matière de logistique et de chaînes de transport apporté par les quatre entreprises.

Les entreprises qui ne font pas partie de Swiss Combi ne seront-elles pas désavantagées lorsqu'elles réserveront des prestations de transport auprès de CFF Cargo?

Grob: Non, pas du tout. Elles pourront au contraire bénéficier d'un meilleur savoir-faire que CFF Cargo aura acquis grâce à ces nouveaux partenaires logistiques. Les prix dépendent du volume et du niveau de service souhaité et sont légalement contrôlés par le Surveillant des prix. Le fait qu'une entreprise

détienne une participation dans CFF Cargo ou non n'a aucune incidence sur les prix.

Vous avez conseillé CFF Cargo en tant qu'associé du cabinet de conseil McKinsey entre 2008 et 2016. S'agissait-il surtout de restructurations?

Grob: Majoritairement non. Il y a dix ans, nous avons par exemple créé SBB Cargo International, la filiale de fret ferroviaire pour l'axe international nord-sud. Nous étions très préoccupés par les questions stratégiques et par la manière dont cette nouvelle entreprise devait être positionnée sur le

«Nous devons accentuer l'orientation clientèle au sein de l'entreprise.»

Eric Grob,
président du Conseil d'administration
de CFF Cargo

marché afin de pouvoir être rentable. Avec le partenaire externe (Hupac), qui a pris une participation de 25% dans la société, nous avons pu apporter une expertise supplémentaire du marché, comme cela s'est fait chez CFF Cargo. SBB Cargo International est maintenant prospère sur le marché et a pu augmenter son volume. Nous espérons maintenant la même chose pour CFF Cargo.

Avez-vous un lien avec la Suisse romande ou le Tessin?

Grob: Ma mère est originaire du canton de Fribourg, je comprends donc très bien la culture de

notre Suisse francophone. Le Tessin, par contre, je ne le connais qu'au travers de jolies vacances. J'ai quand même vécu dans le nord de l'Italie pendant deux ans et j'ai appris à apprécier la mentalité du Sud.

Comment CFF Cargo peut devenir encore plus rapide? Est-ce principalement à l'aide d'innovations telles que l'attelage automatique des wagons et l'essai automatique du frein?

Baer: Oui, ce sont des innovations essentielles. L'essai automatique du frein sera expérimenté en Suisse vers la fin de l'année. Nous sommes très heureux que des chemins de fer européens tels que DB Cargo et Fret SNCF adoptent également l'attelage automatique. Cette évolution a été favorisée par le «Green Deal» de la Commission européenne. L'UE veut devenir climatiquement neutre d'ici 2050 et cela nécessite beaucoup d'argent. Le trafic marchandises se fait à l'échelle européenne et cela aurait été difficile si la Suisse était restée seule. Aujourd'hui, la vitesse du trafic marchandises est fortement limitée par le trafic régional car celui-ci s'arrête très souvent. L'ordre de priorité doit maintenant être modifié et le trafic marchandises planifié avant le trafic régional. Cela va permettre d'augmenter notre vitesse.

M. Grob, vous êtes directeur financier de la société Greenreb, qui veut populariser le golf en salle en Europe centrale. Des choses apprises dans le golf peuvent-elles être utiles pour la logistique? Peut-être en matière de handicap?

Grob: Non, chez Greenreb, il ne s'agit pas de golf en salle. Greenreb est titulaire d'une licence Topgolf, qui construit des installations de divertissement uniques et basées sur la technologie, pour offrir à ses clients une expérience inédite en matière de sport, de nourriture, de boisson et de musique. En 2019, plus de 20 millions de clients (majoritairement non golfeurs) ont visité Topgolf dans le monde et nous souhaitons que la région DACH puisse maintenant profiter de ce nouveau type de divertissement. Moi-même, je ne suis pas golfeur. Tout comme CFF Cargo, Topgolf doit proposer une valeur ajoutée à ses clients, sinon ils ne reviennent pas. Cette orientation clientèle est beaucoup plus ancrée dans le secteur du divertissement que chez CFF Cargo, mais nous cherchons déjà à résoudre ce «handicap».

Avez-vous déjà joué au golf, M^{me} Baer? Quel type de sport aimez-vous?

Baer: Je préfère jouer au golf en plein air. Mais si vous ne jouez pas très bien, ce qui est une question de temps, les résultats sont moins bons qu'en salle (rires).

Les interlocuteurs



Désirée Baer 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 pendant sept ans membre de la Direction de CFF Infrastructure, 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 conduite qu'elle a acquise dans le conseil en entreprise et en qualité de dirigeante d'une start-up.

Eric Grob est président du Conseil d'administration de CFF Cargo depuis avril 2020 et remplace Andreas Meyer (anciennement CEO des CFF). Depuis septembre 2019, E. Grob siègeait déjà au Conseil d'administration du fret ferroviaire. Il a grandi dans la région de Zurich et depuis avril 2019, il est directeur financier de la société Greenreb qui construit des infrastructures de golf et de loisirs. Entre 2008 et 2016, il a conseillé CFF Cargo en tant qu'associé du cabinet McKinsey. E. Grob est économiste d'entreprise diplômé de la HSG.



Une solution profitable à tous

L'entreprise Gesa mise sur le train et le bateau pour acheminer ses déblais depuis l'agglomération genevoise jusqu'au lac de Neuchâtel. Une collaboration en forme de plaidoyer pour le développement durable dans le secteur de la construction.

Texte: Karin Rechsteiner Photos: Fred Merz



Félix Baiche, de la Gesa, veut développer l'usage du rail avec les deux liaisons ferroviaires directes depuis Montfleury et Genève la Praille.



Le spectacle est extraordinaire: le ventre du cargo s'ouvre lentement, l'eau bouillonne et les gravats s'enfoncent dans les profondeurs. Les déblais de l'entreprise genevoise Gravières d'Epeisses S.A (Gesa) finissent au fond du lac de Neuchâtel. Leur acheminement sur près de 100 kilomètres est une performance logistique de premier ordre comme un bienfait pour l'environnement: le transport en train permet d'économiser 2000 tonnes de CO₂ et 20 000 trajets en camion à l'année.

Une aubaine pour la renaturation

À l'origine, Gesa cherchait une solution durable pour ses gravats résiduels non valorisables. D'un point de vue légal, on parle de «Déchets» de type A (Matériaux d'excavation et de percement non pollués) alors que ces matériaux sont des déblais minéraux issus des terrassements et donc valorisables. Le problème est que la quantité générée par l'entreprise dépasse les capacités d'enfouissement du canton de Genève.

La solution vient de CFF Cargo, fin 2017. En 2012, le Canton de Vaud a chargé l'entreprise Sables et Gravieres La Poissine, qui extrait 340 000 tonnes

de gravier et de sable par an du lac de Neuchâtel depuis plus de 40 ans, de remettre le lac et les berges dans leur état d'origine. Depuis, l'entreprise déverse chaque année 250 000 tonnes de remblais dans le lac. Des remblais qui correspondent exactement aux déchets de chantier de type A. La solution était là, profitable à tous.

Un travail d'équipe et de précision

Éric Wichoud, responsable de projet chez CFF Cargo, et Jacques Cottet, Key Account Manager, ont pris les rênes du projet, qui combine train et bateau. «Il est vraiment unique et a demandé une grande préparation», dit Wichoud, Owner Ingenieur Baulogistics. Les convois circulent régulièrement en Suisse romande depuis 2018. CFF Cargo réceptionne les wagons à Genève la Praille ou à Vernier-Meyrin, site de Gesa, et les achemine à Onnens, près du lac de Neuchâtel.

C'est là que nous nous tenons en ce mardi matin pluvieux. Il est tôt, le signal lumineux clignote et le train n° 68027 entre en gare d'Onnens à la voie 3. Le mécanicien de CFF Cargo stoppe le convoi dans un crissement de freins

«Nous misons sur le rail parce que le développement durable fait partie de notre culture d'entreprise.»

Félix Baiche,
directeur d'exploitation chez Gesa





Le responsable de projet Éric Wichoud s'occupe de la gestion opérationnelle des transports de Genève à Onnens depuis le tout premier convoi, en 2018. Il le fait avec passion, cultivant une précision toute horlogère.

Le mécanicien de Cargo conduit le train depuis Genève à Onnens. Ensuite celui de La Poissine prend la relève avec une locomotive diesel.



Les wagons sont déchargés dans l'enceinte de l'entreprise et leur contenu acheminé au port en camion.



Thibaut Schönhardt est machiniste, mécanicien et capitaine de formation et probablement futur responsable d'exploitation.

Chiffres et faits

En misant sur le train,
la Gesa a pu économiser
en 2019 presque

20 000
trajets en camion, soit

1949
tonnes de CO₂.



C'est depuis cette plateforme mobile que l'entreprise Sables et Gravier La Poissine extrait 340 000 tonnes de gravier et de sable par an du lac de Neuchâtel. Mais elle n'a trouvé encore aucune pépite d'or!

assourdissant. La locomotive diesel de La Poissine prend le relais et tire les 14 wagons et les 750 tonnes de fret jusque dans l'enceinte de l'entreprise. Pendant le déchargement, le directeur opérationnel adjoint, Thibaut Schönhardt, explique: «Nous voulons mettre en place une bande transporteuse aérienne, avec un moteur électrique, pour acheminer les gravats jusqu'au bateau.» En attendant, ces derniers parcourent les derniers mètres menant au port en camion.

Avant la crise du coronavirus, six trains de 750 tonnes chacun reliaient Genève ou Vernier à Onnens toutes les semaines. Un par jour ouvrable, sauf le mardi, où il en avait deux. Sachant qu'un bateau peut contenir presque 400 tonnes de gravats, il faut deux voyages en bateau pour déverser le contenu d'un train dans le lac. Après avoir fléchi, le nombre de convois a repris et même augmenté depuis juillet. Cela demande une chaîne logistique d'une précision horlogère. «Les horaires réguliers sont une bénédiction, déclare Félix Baiche, mais ils peuvent aussi être une calamité! Je peux annuler un camion au dernier moment, mais pas un train.»

Bel exemple de développement durable

Les volumes transportés, considérables et réguliers, assurent une activité stable et facilitent la planification pour les en-

«De l'extraction de matières premières à la remise à l'état naturel: cette collaboration nous permet de boucler la boucle.»

Thibaut Schönhardt,
Sables et Gravier La Poissine

treprises. Gesa est satisfaite de cette collaboration. L'entreprise pourrait exporter ses gravats en camion vers la France à moindre coût; mais le développement durable n'est pas un vain mot pour eux. «Même si le transport est onéreux et l'organisation contraignante, l'impact écologique est essentiel pour nous, nous investissons dans le futur», explique Félix Baiche. Seule à privilégier

la solution rail sur la place de Genève, la société espère que la situation va évoluer et que les coûts ferroviaires vont baisser. «Nous avons l'infrastructure et nos processus sont bien rodés.»

Ça y est, le Concise sort du petit port. Son capitaine manœuvre le cargo de 45 mètres et de 300 CV vers la zone de déchargement. Il presse un bouton et 400 tonnes de déchets de chantier de type A s'enfoncent dans les eaux du lac de Neuchâtel. Pendant ce temps, à Genève, Gesa prépare déjà le prochain convoi.

Le pouls de l'économie suisse

Désirée Baer présente ses orientations stratégiques pour CFF Cargo après ses 100 premiers jours en tant que CEO.

Le fret ferroviaire continue à suivre la voie de l'assainissement et du développement afin d'atteindre une rentabilité économique durable. De plus, CFF Cargo souhaite répondre encore mieux aux besoins des clients et améliorer sa capacité d'adaptation face aux fluctuations du marché.

Texte: Miriam Wassmer, CFF Cargo

Désirée Baer a repris la direction de CFF Cargo le 1^{er} mars 2020. Les 100 premiers jours de son activité ont donc également été fortement marqués par le Covid-19 et les restrictions y afférentes. Comme l'a confirmé Désirée Baer lors de sa conférence de presse début juillet, la crise a laissé des traces sur le plan financier. CFF Cargo, comme le reste du secteur, a subi un effondrement du trafic et doit faire face à des baisses de volume de 10 à parfois 20%, avec des

pertes correspondantes au niveau du chiffre d'affaires et du résultat d'exploitation. La CEO espère une reprise économique rapide. En effet, les premiers signes timides de reprise sont déjà visibles en Suisse.

Mais la crise du coronavirus a également révélé de nouvelles facettes de CFF Cargo: le fret ferroviaire est un pilier important de l'approvisionnement du pays et a réagi avec souplesse à l'évolution des besoins des clients. Les

collaborateurs de CFF Cargo ont déployé beaucoup d'efforts pour mettre à disposition rapidement des capacités supplémentaires pour le transport à court terme du commerce de détail, se réjouit Désirée Baer. Malgré la crise, des transports ont pu être transférés vers le rail. À première vue, transport ferroviaire ne rime pas avec flexibilité. Désirée Baer l'affirme: «Nous souhaitons garder cette flexibilité et ce rythme même après le coronavirus.»

Utilisation des capacités et offre

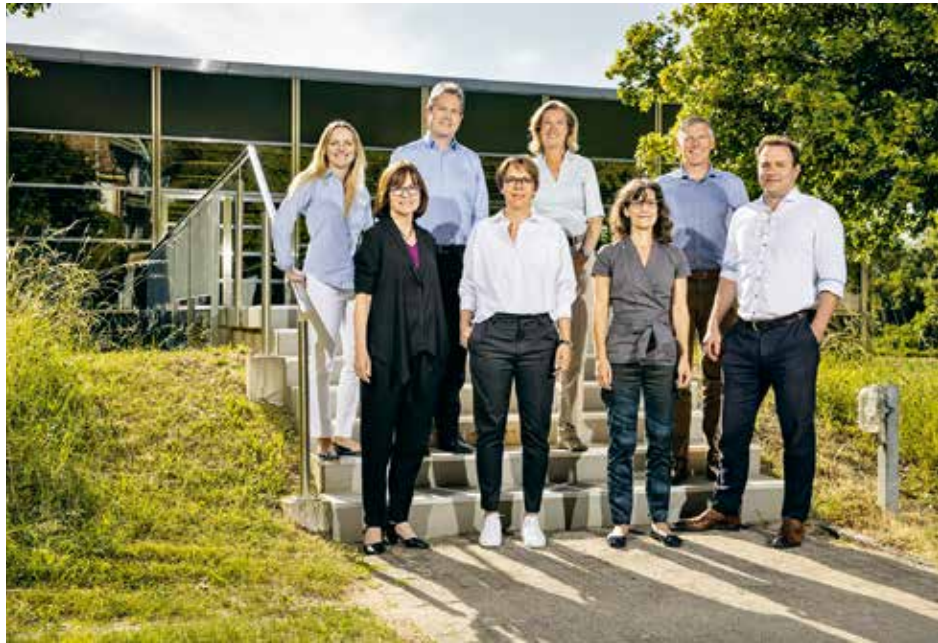
Dans son rapport des 100 jours, la CEO déclare que l'entreprise n'a pas encore atteint la viabilité financière, malgré les efforts importants déployés ces dernières années. Avec la crise du coronavirus et la morosité conjoncturelle qui en résulte, la pression financière continue d'augmenter. L'un des facteurs aggravants est que la réactivité du système de production de CFF Cargo est lente face aux changements. Selon Désirée Baer, cela signifie que l'entreprise ne répond pas de manière adéquate aux différents besoins de ses clients et qu'elle n'est pas suffisamment réactive à l'évolution du marché.



Désirée Baer: «La capacité de CFF Cargo à réinvestir ne sera garantie que si nous devenons financièrement autonomes.»

CFF Cargo se concentre sur les trois orientations stratégiques suivantes pour accroître la flexibilité et la rentabilité:

- **Plus forte orientation sur les besoins spécifiques des clients:** l'objectif est de renforcer la compétitivité de CFF Cargo, de fidéliser la clientèle et d'améliorer la réactivité face à un environnement en mutation. Le partenariat avec Swiss Combi va améliorer la viabilité commerciale et le savoir-faire logistique orienté clientèle de CFF Cargo.
- **Recherche systématique de la rentabilité:** le principe financier prévu par la loi sur le transport de marchandises et imposé au propriétaire est systématiquement appliqué. Cela nécessite, entre autres, une optimisation continue du réseau de transport conformément aux exigences du marché. «La capacité de CFF Cargo à réinvestir ne sera garantie que si nous devenons financièrement autonomes. Cela permettra de pouvoir investir dans les effectifs, la flotte et les innovations», explique la CEO.
- **Mise à profit des atouts écologiques:** en matière de prestation de trafic, le fret ferroviaire en Suisse a besoin de sept fois moins d'énergie et émet onze fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier. C'est également le cas pour la consommation de surfaces qui est sept fois plus faible pour le rail par rapport à la route. Désirée Baer souligne que ces avantages ainsi que la compétitivité sont essentiels pour le transfert du trafic, mais aussi pour l'alignement des chaînes d'approvisionnement sur le plan de la durabilité, de la préservation du climat et de l'économie des ressources.



La direction de CFF Cargo

À l'arrière (de g. à d.): Jasmin Bigdon (responsable Asset Management), Stefan Spiegel (responsable Finances), Désirée Baer (CEO), Markus Streckeisen (responsable Distribution/Chief Transformation Officer)
Devant (de g. à d.): Eveline Mürner (responsable Human Ressources), Isabelle Betschart (responsable Production), Miriam Wassmer (responsable adjointe Communication), Andreas Blum (responsable Informatique/Numérisation)

«Nous souhaitons garder cette flexibilité et ce rythme même après le coronavirus.»

Désirée Baer,
CEO de CFF Cargo

Développement et changement culturel

Les objectifs d'assainissement et de développement de CFF Cargo qui ont été définis en 2018 sont toujours d'actualité, comme le souligne Désirée Baer. La réduction supplémentaire des coûts par des processus et structures simples reste un élément-clé sur ce marché très concurrentiel. «Swiss Combi apporte à notre organisation une pensée et une action entrepreneuriales dans des structures légères. C'est important pour notre développement.» En plus de créer des solutions efficaces d'approvisionnement et d'élimination pour les zones économiques, la société investit également dans l'automatisation et la numérisation. Pour cela, CFF Cargo doit devenir

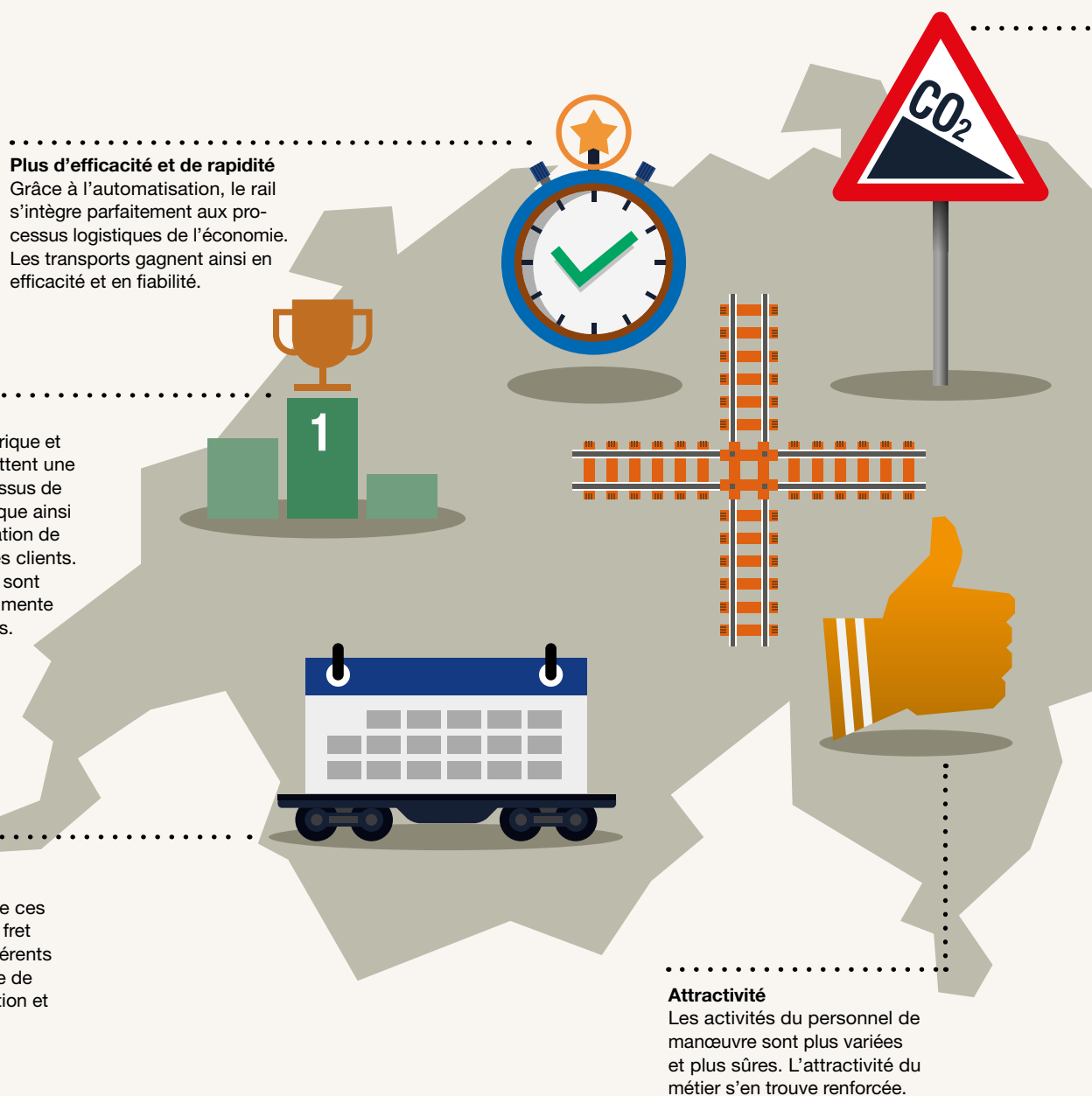
plus efficace, plus flexible et plus rapide. Cela augmente la viabilité commerciale du fret ferroviaire et diminue en même temps ses coûts structurels. «La qualité de nos produits est due à la motivation de nos collaborateurs», explique la CEO. La pensée et l'action entrepreneuriales sont des éléments centraux et sont constamment renforcées pour soutenir le changement culturel de l'entreprise et de ses employés. «Nous avons encore beaucoup à apprendre de nos nouveaux partenaires Swiss Combi en matière d'entrepreneuriat. Leur savoir-faire nous aide à nous rapprocher de nos clients et du marché.» La plupart des axes de développement sont associés au changement. Désirée Baer a l'intention de suivre cette voie du changement avec ses collaborateurs et les partenaires sociaux.

La CEO est convaincue que seul un fret ferroviaire compétitif peut intégrer la Suisse dans les flux de marchandises nationaux et internationaux et contribuer à une politique de transfert modal. CFF Cargo s'est fixé pour objectif de devenir le poulx de l'économie suisse: personnel, flexible, fiable et durable.

L'automatisation, impossible de faire sans

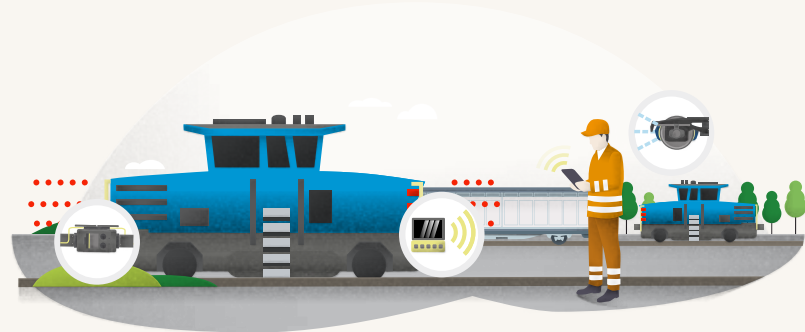
L'automatisation joue un rôle-clé dans la compétitivité du fret ferroviaire. Que ce soient les clients et les expéditeurs, les entreprises de transport sur rail et sur route ou encore la société et l'environnement, tous en tirent un avantage.

Texte: Regula Jauner, CFF Cargo



Automatisation pour une exploitation facilitée

Les équipements d'automatisation pour le freinage et l'accouplement des véhicules ainsi que le nouveau système d'alerte anticollision simplifient l'exécution des travaux sur les trains.



Attelage automatique

L'attelage automatique permet d'accoupler et de séparer automatiquement les wagons et les locomotives. Pour déteiler, il suffit à présent d'actionner un câble de commande. La procédure est ainsi plus rapide et également plus sûre pour le personnel de manœuvre.



Attelage automatique

Essai automatique du frein

Aujourd'hui, pour réaliser l'essai manuel du frein, un contrôleur se déplace lentement le long des deux côtés du train et contrôle si les freins se serrent et se desserrent correctement. Demain, l'état technique sera vérifié par des capteurs et les différents statuts de frein seront transmis par radio sur une tablette tenue par le mécanicien. L'essai du frein de nouvelle génération ne dure plus que 10 minutes au lieu de 40.



Essai automatique du frein

Système d'alerte anticollision

À l'avenir, le parcours de la locomotive de manœuvre sera contrôlé au moyen d'une commande radio, de capteurs et de caméras. L'exploitation pourra ainsi se faire de manière semi-autonome. Et si l'on associe ce système à l'essai automatique du frein, la préparation des trains ne nécessitera l'intervention que d'un seul collaborateur.



Système d'alerte anticollision

Attelage automatique numérique

L'UE souhaite rendre le fret ferroviaire plus productif. Elle mise donc sur les wagons «intelligents». L'attelage automatique numérique (DAK) joue ici un rôle central. Il garantit, pour l'ensemble du convoi, l'approvisionnement électrique et la communication des données par le biais de câbles intégrés de courant et de données. Le DAK permet l'automatisation de la préparation des trains et de l'essai du frein ainsi que la connexion à des chaînes logistiques numériques. Pour que la circulation des trains de marchandises soit parfaitement fluide, il est impératif que les normes d'exploitation soient uniformisées à l'échelle européenne. En collaboration avec ses partenaires européens, CFF Cargo œuvre au développement de l'automatisation du fret ferroviaire.



Attelage automatique numérique (DAK)

Respect du climat

En garantissant des transports respectueux du climat, le fret ferroviaire aide à la réalisation des objectifs de la stratégie énergétique et de la politique environnementale de la Confédération.



Fiabilité

Le fret ferroviaire est essentiel à l'approvisionnement fiable de l'économie et de la population en Suisse.



Ils sont là lorsque plus rien ne va.

Que se passe-t-il lorsqu'une locomotive de manœuvre tombe en panne? Qui est chargé de la remplacer? Notre visite du Maintenance Control Center de CFF Cargo et un tour avec le «TCS des locomotives» ont permis de répondre à ces questions.

Texte: Michelle Russi Photos: Gian Marco Castelberg

Avoir les mains sales ne le dérange pas. Gian Sandro Rota bricole des voitures et des motos depuis l'âge de 17 ans. «Je suis mécanicien dans l'âme», s'amuse le jeune homme de 29 ans. Après un apprentissage de mécanicien en motos et une expérience dans la vente, il rejoint les CFF il y a huit ans. Depuis tout juste quatre ans, il sillonne le pays pour l'Équipe mobile, le «TCS des locomotives», comme il l'appelle. On ne pourrait qualifier de façon plus juste la mission principale de l'équipe: lorsqu'une locomotive ou un wagon tombe en panne quelque part, Gian Sandro Rota et ses collègues se rendent, si possible, sur place pour réparer le véhicule. C'est le cas cet après-midi. Le Maintenance Control Center (MMC) responsable a signalé au mécanicien un calculateur défectueux sur une Am 843. Le problème est bien connu, Gian Sandro Rota se met en route.

«Wikipédia» et savoir-faire

Mais revenons en arrière. Le même jour, en début d'après-midi, Stefan Nagel reçoit une annonce de dérangement: une locomotive diesel de type Am 843 est en panne. Stefan Nagel travaille au MCC, le service de gestion des perturbation et de planification de l'entretien de CFF Cargo à Olten (voir encadré). Posté devant ses huit écrans, il présente ses différents outils: partout, des chiffres, des abréviations et des tableaux – un ensemble sibyllin pour les non-initiés. «Il m'a bien fallu deux mois



Grâce à ses huit écrans, Stefan Nagel du Maintenance Control Center est immédiatement informé de tout blocage sur les voies.



Il faut agir vite: Gian Sandro Rota de l'Équipe mobile remet en service la locomotive à l'arrêt.

pour me forger une vue d'ensemble», précise Stefan Nagel. L'ancien mécanicien de locomotive a commencé au MCC en décembre 2019, puis est devenu l'interlocuteur privilégié pour tous les problèmes et les questions sur les locomotives de manœuvre. Il est en outre responsable de la coordination des véhicules de manœuvre à l'échelle de la Suisse.

Le MCC assure un service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Trois équipes en rotation se répartissent le travail pendant les cinq jours de la semaine et un service d'astreinte est assuré le week-end. Cette continuité est importante car CFF Cargo ne peut mettre la marchandise à disposition de ses clients de façon fiable et rapide que si la disponibilité de sa flotte est garantie. Le MCC reçoit quotidiennement des dizaines d'annonces de dérangement par téléphone ou par e-mail, avec des problèmes de différentes natures: ici une panne de freins, là une batterie défectueuse ou un réservoir de carburant vide. «Nous essayons toujours dans un premier temps d'éliminer le dérangement avec le mécanicien de locomotive sur le terrain», précise Andreas Herbon, directeur du MCC. Si cela ne fonctionne pas, une personne de l'Équipe mobile est dépêchée. En moyenne, cela représente huit interventions quotidiennes pour les locomotives de manœuvre.

Une riche base de données d'images et d'informations relatives à tous les types de locomotives et de wagons aide les équipes à localiser et à



«J'aime résoudre les problèmes», déclare Gian Sandro Rota.



Quelques manœuvres plus tard, le nouveau calculateur est installé.

Analogique avant tout: une fois le travail effectué, il est consigné dans le cahier prévu à cet effet.



Photo du haut: le Maintenance Control Center de CFF Cargo est joignable jour et nuit.



À gauche: Andreas Herbon, cofondateur du Service Center.

résoudre le problème en collaboration avec le personnel concerné. En plus de ce «Wikipédia» interne, Andreas Herbon et ses collègues disposent d'un grand savoir-faire: tous ont suivi une formation technique ou exercé en qualité de mécanicien de locomotive. «Pour rejoindre l'équipe, il est indispensable d'avoir une solide expérience professionnelle et une bonne compréhension des problèmes techniques», souligne le chef. Les langues sont également un prérequis car le Service Center est le point de contact du personnel, de la clientèle et des locataires de wagons de Suisse et d'Allemagne.

«Huile de coude» et liberté

Revenons à Gian Sandro Rota de l'Équipe mobile: contrairement à ses collègues du MCC, le mécanicien travaille selon des horaires «normaux». Les véritables urgences sont rares, raconte-t-il tout en attrapant un nouveau calculateur dans le magasin matériel de la gare de triage de Limmattal. «Mais parfois, il faut de l'huile de coude.» Il se souvient d'un déraillement qui l'a obligé à se rendre sur

les lieux de l'incident pour expertiser la locomotive après sa journée de travail. Dans ce cas, l'objet est toujours transporté dans un atelier, tandis que dans les autres cas de figure, Gian Sandro Rota tente de le réparer sur place. «Je suis ambitieux, je veux résoudre les problèmes.» Le calculateur est embarqué dans le coffre de sa voiture de fonction, sorte d'atelier roulant transportant nombre de vis, outils et fluides divers.

Avec l'Équipe mobile, l'homme couvre l'ensemble de la Suisse orientale. En plus d'apprécier les échanges et la collaboration avec ses collègues, il savoure la liberté liée à son activité. Nous arrivons sur site, auprès de l'Am 843 en panne – sa locomotive préférée. Il connaît l'engin sous toutes ses coutures: en nous expliquant sa passion, il dévisse le boîtier dans lequel se trouve le calculateur défectueux. En deux temps, trois mouvements, le nouveau module est installé et Gian Sandro Rota démarre le véhicule. Tout fonctionne. Le mécanicien vérifie le kilométrage et le nombre d'heures de service, qu'il consigne dans le journal prévu à cet effet, puis il envoie un message au Maintenance Control Center. Stefan Nagel et ses collègues savent désormais que le véhicule est à nouveau opérationnel.

Le MCC en bref

- MCC = Maintenance Control Center (centre de maintenance et d'élimination des dérangements)
- Interface entre atelier et technique de la flotte
- Missions: gestion des dérangements (véhicules de voie et de manœuvre), planification de l'entretien, planification et coordination des lavages et transferts de locomotives, gestion de la disponibilité des articles, point de contact des locataires
- Service 24/7
- En 2020: sept temps pleins et un temps partiel
- Création en 2015, fort développement depuis

Multitalent



Le WaggonTracker de la société PJM est un outil polyvalent combinant surveillance et automatisation. Ses capteurs de mesure recueillent en temps réel des données sur le train de marchandises, comme sa position actuelle, son niveau de chargement ou encore la température intérieure. Pour les CFF, le WaggonTracker a été complété avec l'essai automatique du frein. Combinés à une installation électronique de sécurité, les capteurs contrôlent l'état des freins tout en évaluant la performance de freinage et en la transmettant à la tablette du personnel compétent. La préparation des trains gagne ainsi en rapidité et en efficacité par rapport à l'essai manuel.



350 000 t

Les travaux de rénovation complète de la centrale du Ritom (Tessin), datant de 1917, dureront jusqu'au printemps 2022. En charge de l'évacuation des déblais, CFF Cargo transportera quelque 350 000 tonnes de pierres jusqu'à Flüelen. En outre, de nouveaux bas-marais et des zones peu profondes ayant un grand intérêt écologique seront aménagés sur la rive sud du lac d'Alpnach.



Meilleure visibilité grâce au nouveau système de réservation

CFF Cargo lancera au 4^e trimestre 2020 une nouvelle plate-forme de réservation pour gérer ses transports en trafic combiné. Le système offre d'abord une vue globale du processus, de la vente de la prestation à la facturation et au service après-vente, en passant par la répartition et la gestion des terminaux. Une fois le développement achevé d'ici à la fin de l'année, le client

pourra aussi consulter l'ensemble de ses opérations, du contrat au décompte de prestations en passant par la saisie de ce dernier. La continuité assurée d'un bout à l'autre du processus de trafic combiné permet à CFF Cargo d'améliorer la transparence aux interfaces sensibles rail-terminal-route et d'accroître durablement la qualité pour la clientèle.



Visite de la centrale

La centrale hydraulique de Ritom alimente la ligne du Saint-Gothard en électricité via les sous-stations de Göschenen, Giornico, Melide et Balerna. Visitez la centrale et profitez-en pour découvrir l'excursion jusqu'au lac de Ritom: un funiculaire construit en 1921 relie Piotta et le lac de Ritom, offrant une expérience inoubliable avec son dénivelé de 786 mètres pour seulement 1369 mètres de long. C'est l'un des funiculaires les plus raides au monde.

Informations
et réservations:



Supervisor's Award for Best Project

CFF Cargo continue de développer ses compétences de transport de produits réfrigérés et surgelés. Une étude menée avec l'EPF de Zurich consistait à examiner les propriétés des parois latérales d'un wagon en comparant différents matériaux d'isolation et catégories de wagons pour marchandises réfrigérées (+4 °C) et surgelées (-18 °C) avec les wagons à parois coulissantes à compensation thermique déjà en circulation. Bilan: l'optimisation des parois latérales sur les nouveaux wagons frigorifiques permet de réduire à la fois les émissions de CO₂ et le coût du cycle de vie. Grâce aux découvertes qui ressortent de l'étude, le groupe responsable de sa réalisation a reçu le Supervisor's Award for Best Project.



Novelis et CFF Cargo – poursuite de la collaboration

Novelis Inc., leader mondial du recyclage d'aluminium, signe à nouveau pour un an et demi avec CFF Cargo. Un train complet effectue plusieurs rotations par semaine entre l'usine Novelis de Sierre, dans le Valais, et celle de Göttingen en Allemagne. Le site de Sierre produit principalement de l'aluminium

pour l'industrie automobile. Novelis loue désormais aussi des wagons CFF Cargo pour les futurs trajets vers son client Volvo en Suède. CFF Cargo se réjouit de la poursuite de cette collaboration fructueuse.





SBB CFF FFS Cargo

Neutralité climatique à partir de 2030.

CFF Cargo contribue aux objectifs climatiques des CFF. Par exemple, en utilisant des locomotives hybrides de type Eem 923, elle réduit chaque année ses émissions de CO₂ de 6000 tonnes environ.

www.sbbcargo.com/environnement

