

cargo

Le magazine suisse de la logistique

1 | 2018



Une planification efficiente

**Au premier stade de
l'élaboration de l'horaire se
trouve Kilian Pascual**

Page 24



Un nouveau fleuron pour le trafic marchandises

D'ici à mai 2018, 18 nouvelles locomotives Vectron fabriquées par Siemens seront mises en service par SBB Cargo International. Il s'agit de locomotives à systèmes multiples, autorisées à l'exploitation en Suisse, en Allemagne, en Autriche et en Italie. Elles permettront d'acheminer des marchandises de Hambourg à Gênes sans changer de locomotive.



Plus de photos de la locomotive Vectron sous:
tiny.cc/vectron

Impressum

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

Rédaction CFF Cargo: Anouk Ilg, Lea Meyer, Tamara Ritter, Miriam Wassmer
Conception et réalisation: Infel AG, Zurich. **Rédaction:** Alexander Jacobi, Katharina Rilling
Direction de projet: Bärbel Jördens. **Conception:** Murielle Drack, Peter Kruppa, Marina Maspoli
Traductions: UGZ Uebersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurich
Lithographie et impression: Hertig + Co. AG, Lyss
Adresse de rédaction: CFF Cargo, Rédaction Magazine logistique «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com
Tirage global: 6000 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



Un grand pas vers l'avenir du fret ferroviaire

Après avoir entièrement restructuré ses activités ces dernières années et connu une longue série de déficits, CFF Cargo Suisse a renoué avec les bénéfices en 2013, 2014 et 2016. Mais aujourd'hui, l'entreprise est de nouveau soumise à rude épreuve. Or, dégager un bénéfice est la condition préalable à la transparence et à la confiance avec les clients. Dans le même temps, CFF Cargo se concentre sur l'avenir, placé sous le signe de l'automatisation: les progrès techniques dans le domaine des attelages permettent d'améliorer considérablement la sécurité du personnel de manœuvre et d'éviter les accidents. La démarche constitue également une réponse aux futurs départs en masse des collaborateurs âgés, et au fait que l'entreprise peine à recruter suffisamment de nouveaux bras pour ses activités de manœuvre. CFF Cargo investira donc 90 millions de francs d'ici à 2023 dans des projets de pointe. Découvrez l'une de ces innovations en page 12 et les axes de développement de CFF Cargo en page 11.

Bonne lecture!

Tamara Ritter
Communication CFF Cargo

4–10 Le moment logistique: plongée dans le quotidien

L'activité de CFF Cargo vue par le prisme des trois marchandises que sont le café, la tomate et la ferraille.



11 Développement

CFF Cargo a pour objectif de devenir une entreprise aux structures plus légères et aux activités axées sur les besoins de sa clientèle et les atouts du chemin de fer.

12–15 Innovation

CFF Cargo lance trois applications numériques,

développées main dans la main avec ses clients.

16–19 Du point de vue des clients

Le «trafic de marchandises par wagons complets 2017» continue d'être développé et prend en compte les souhaits des clients.

20–23 Rencontre au sommet

Hans-Jörg Bertschi,
entrepreneur



24–28 Au cœur de Cargo

La planification annuelle du trafic marchandises commence un an à l'avance. Élaboration de l'horaire, pas à pas.

29 L'objet

Difficilement identifiables mais indispensables à la manœuvre: de quoi les freins de voie ont-ils l'air vus du ciel?

30–31 Ballast

Des faits, des chiffres et des informations sur la branche logistique, nos clients et CFF Cargo.



Le marc de café contenu dans **364 capsules** fournit l'électricité nécessaire pour faire briller une lampe LED pendant 152 heures.

L'aluminium représente 10 pour cent du poids d'une capsule utilisée, et le marc de café humide 90 pour cent.

Nespresso achète ses grains de café dans **12 pays.**

Le café vert est livré dans des sacs de jute ou des conteneurs alimentaires.

Du lundi au vendredi, un train CFF Cargo achemine plusieurs centaines de palettes de café torréfié d'Orbe à Avenches.

La moitié environ des capsules Nespresso consommées en Suisse sont rapportées à un point de collecte.

Une partie de l'aluminium recyclé permet de fabriquer de nouvelles capsules à café.



Le marc de café est utilisé pour faire du biogaz et de l'engrais.

Le marc de café dispose d'un potentiel énergétique jusqu'à aujourd'hui inexploité.

Les côtes du couteau de poche «Pioneer Nespresso» sont fabriquées avec l'aluminium de **24 capsules de café recyclées.** L'entreprise traditionnelle Victorinox mise, elle aussi, de plus en plus sur le trafic ferroviaire: à partir de mars 2020, la nouvelle centrale de distribution devrait disposer de sa propre voie de raccordement directe.

Il y a plus de **2700 points de collecte** pour les capsules Nespresso en Suisse.

Toujours sur les rails

Tous les jours, CFF Cargo sillonne le pays pour assurer son approvisionnement, que ce soit pour le compte de l'industrie alimentaire, de la grande distribution ou du secteur du recyclage. Notre rédaction a tenté l'immersion avec trois marchandises: le café, la tomate et la ferraille.

Texte: Susanne Wagner **Photos:** Cortis & Sonderegger

Café

Les quantités de café transportées sont considérables: en 2016, la Suisse a importé 139 238 tonnes de café vert, dont 52 pour cent, soit 72 500 tonnes, pour ses propres besoins. Le reste a été transformé en produit fini et exporté. Là aussi, CFF Cargo est impliqué dans le transport.

Le contraste ne saurait être plus grand: d'un côté, les feuilles vert intense et les fleurs immaculées des caféiers dans les plantations de Colombie, d'Inde ou du Kenya, et de l'autre, le brun chaud et profond d'une tasse de café. Entre la plante et le breuvage, le café non seulement change forme, mais il parcourt aussi des milliers de kilomètres. Prenons l'exemple de Nespresso. «Nous achetons notre café vert dans douze pays différents. C'est indispensable pour pouvoir proposer une vaste palette de variétés de café ainsi que nos profils aromatiques et gustatifs spéciaux», explique Dominique Niederhauser, Coffee Ambassador chez Nespresso.

En camion, par bateau et sur le rail

Selon leur lieu d'origine, certains grains de café verts vont parcourir plus de 10 000 kilomètres avant d'arriver en Suisse. Ils vont tout d'abord être acheminés en camion ou par bateau jusqu'à Anvers, leur première destination en Europe. De là, le voyage se poursuit en train-navette à conteneurs pour rejoindre Bâle. À la frontière, c'est CFF Cargo qui prend le relais: au terminal à conteneurs, les

conteneurs de 20 pieds sont transférés du train-navette à des wagons porte-conteneurs plats à quatre essieux, spécialement conçus pour les grands conteneurs et les caisses mobiles. À la gare de triage de Bâle, les wagons chargés de grains de café sont intégrés au train, qui acheminera la marchandise en trafic par wagons isolés jusqu'en Suisse romande.

«Pour transporter le café vert du port d'Anvers aux centres de production d'Orbe, d'Avenches et de Romont, nous utilisons exclusivement le rail. C'est l'une de nos contributions à la protection de l'environnement», déclare Dominique Niederhauser. Et Andreas Ellenberger, Key Account Manager chez CFF Cargo, d'ajouter: «Investir des montants aussi considérables dans des voies de raccordement pour les trois sites Nespresso de Suisse n'a rien d'une évidence.»

Une fois les grains de café verts déchargés au moyen d'un chariot élévateur, les conteneurs vides sont à nouveau transbordés sur les wagons et réacheminés vers Bâle. La transformation en or noir a lieu à Orbe, Avenches et Romont: les grains y sont torréfiés et moulus, puis les poudres

—————>



Andreas Ellenberger est Key Account Manager pour Nespresso chez CFF Cargo.

de café mélangées et conditionnées dans des capsules.

Pour les transports entre les sites d'Orbe et d'Avenches, Nespresso mise à nouveau sur le fret ferroviaire et sur la collaboration avec CFF Cargo. Chaque jour, un train chargé de plusieurs centaines de palettes de capsules de café quitte le centre de production d'Orbe pour rejoindre l'entrepôt à hauts rayonnages que Nespresso a installé à Avenches. C'est de

«Disposer de voies de raccordement sur leurs sites permet aux entreprises de transporter leurs marchandises de façon écologique.»

Dominique Niederhauser,
Coffee Ambassador, Nespresso

là que s'élancent les camions qui approvisionnent les consommateurs du marché suisse, tandis qu'une partie des

exportations partent par le rail. Depuis Romont aussi, les capsules de café sont acheminées très majoritairement par le rail, dans des conteneurs 20 pieds là encore, pour être exportées à l'étranger puis achetées par un amateur de café à un endroit quelconque de la planète.

Poursuite du voyage jusqu'au centre de recyclage

Ce pourrait être la fin de l'histoire du café: ce n'est pas le cas. Un volet passionnant du processus commence même ici. Quand vous vous êtes fait un café, il vous reste la capsule et le marc de café contenu à l'intérieur. D'après Nespresso, 50 pour cent environ des clients rapportent les capsules utilisées aux points de collecte. «C'est un chiffre satisfaisant, mais nous travaillons à l'améliorer encore avec nos partenaires», déclare Fridolin Landolt, Market Operations Manager chez le fabricant de café. Nespresso entend ne plus utiliser que de l'aluminium durable à partir de 2020, conformément à la nouvelle norme intitulée «Aluminium Stewardship Initiative».

Qu'advient-il des capsules utilisées? Elles sont acheminées par camion des quelque 2700 points de

Tomates

Chaque année, en Suisse, la consommation de tomates s'élève à près de 7 kilos par tête. Il s'agit donc du deuxième légume le plus consommé, après les carottes. Un peu plus de la moitié de ces tomates est produite en Suisse, le reste est importé. Le transport est alors en partie réalisé par CFF Cargo.

Pour Buonvicini, l'importation des tomates italiennes bat son plein durant les mois d'hiver, avec une haute saison qui s'étend de la 30^e semaine civile (fin septembre) à la 23^e (début juin).

Buonvicini est le prestataire logistique qui, sur mandat de Migros, assure l'approvisionnement quotidien en fruits et légumes depuis l'Italie.

Une remorque peut accueillir **33 palettes**.

Chaque jour, pour Migros, CFF Cargo achemine **3 à 4 semi-remorques** de fruits et légumes depuis l'Italie par trafic combiné classique.

Chaque semaine, Buonvicini transporte en moyenne **12 à 14 tonnes** de tomates en Suisse pour divers clients.

Les marchandises sont ensuite transportées par le rail jusqu'à Dietikon, où elles sont chargées sur les camions au moyen d'un chariot élévateur porte-conteneurs.



Les fruits et les légumes sont acheminés par la route des producteurs italiens jusqu'à Stabio. L'entreprise est le partenaire de Migros.

Buonvicini

À Cadenazzo CFF Cargo prend en charge les marchandises délicates.

puis préparés pour les commandes. Les fruits et légumes sont déchargés une fois leur qualité vérifiée, ils sont conditionnés, **à Stabio,**

Les marchandises sont alors transportées par la route de Stabio à Cadenazzo. Chaque jour, des fruits et légumes frais en provenance de l'Italie arrivent à Stabio. La plupart sont distribués en Suisse le jour même.

La ferraille de Thévenaz-Leduc SA, qui est transportée de Renens à Gerlafingen, provient à 90 pour cent de Suisse romande.

350 millions de tonnes de ferraille sont produites chaque année dans le monde.

En Suisse, 1,5 million de tonnes de ferraille est traitée chaque année.

Le volume de ferraille connaît des variations saisonnières: l'activité dans ce domaine est au plus faible en janvier et en août. En raison de la neige et du froid, moins de bâtiments sont démolis en janvier. En août, l'activité est plus calme en raison des vacances d'été.

Il existe deux types de déchets de métaux ferreux: les débris de ferraille (entre 80 et 100 cm) et les déchets broyés (pièces grandes comme le poing).

En 2017, CFF Cargo a transporté pour Thévenaz-Leduc SA 434 wagons contenant 22816 tonnes de ferraille de Renens à l'aciérie de Gerlafingen.

À Ecublens, Thévenaz-Leduc SA gère la seule installation de broyage de ferraille de Suisse romande.

La ferraille provient de voitures broyées (carrosserie), de chantiers ainsi que de centres de collecte ou de la ferraille légère telle que des trottoirs, tables de repassage, caddies ou vélos est déposée.

La ferraille est parfois livrée par le rail, mais en majeure partie par camion.

L'installation de broyage est aménagée de manière à ce que les pièces tombent directement dans les wagons qui les transporteront. Thévenaz-Leduc SA dispose de sa propre voie de raccordement.



Le couteau de poche «Pioneer Nespresso» de Victorinox a été fabriqué avec l'aluminium contenu dans les capsules recyclées. L'entreprise traditionnelle mise de plus en plus sur le trafic ferroviaire: à partir de mars 2020, la nouvelle centrale de distribution devrait disposer de sa propre voie de raccordement directe.

Ferraille

La ferraille se prête très bien au recyclage. CFF Cargo et Thévenaz-Leduc SA, entreprise de cisailage d'objets en acier, cherchent actuellement une nouvelle manière de transporter les débris jusqu'à Stahl Gerlafingen AG. Au lieu d'une livraison quotidienne de deux ou trois wagons, comme c'est le cas actuellement, neuf wagons seront désormais acheminés vers Gerlafingen le mercredi, et neuf autres le jeudi. Il leur faudra un jour pour arriver à l'aciérie. Stahl Gerlafingen disposera alors de suffisamment de ferraille, même le week-end, pour continuer de produire 24 h/24.

collecte de Suisse jusqu'au centre de traitement du groupe Barec installé à Moudon VD. L'aluminium y est séparé du marc de café en plusieurs étapes, puis décheté sur une installation spéciale. Il est ensuite renvoyé dans le circuit pour être refondu: une partie sera utilisée pour fabriquer de nouvelles capsules, l'autre commencera une nouvelle vie sous forme de cadre de vélo, de lampe ou de couteau de poche. Pour fêter ses 25 ans de recyclage, Nespresso avait lancé en 2016 une série limitée d'objets en aluminium emblématiques de la Suisse comme le couteau de poche ou le célèbre éplucheur, tous fabriqués avec de l'aluminium issu de capsules recyclées.

Du biogaz à partir de marc de café

Comme il recèle un potentiel énergétique considérable, le marc de café a droit, lui aussi, à une seconde vie. Il est d'abord acheminé par camion de Moudon vers une centrale de biogaz à Henniez, à tout juste dix minutes de route. Mélangé à du lisier et à du fumier dans une filière de méthanisation, il produit du biogaz, qui génère de la chaleur. D'une part, cette éner-

gie est utilisée par Nestlé pour son propre site d'embouteillage à Henniez, de l'autre elle permet de fabriquer de l'électricité, qui est injectée dans le réseau public.

Enfin, ce marc de café valorisé est excellent pour enrichir le sol: utilisé comme engrais dans les champs environnants, il livre des nutriments essentiels, prévient l'érosion des sols et favorise la formation d'humus et la rétention d'eau dans les sols. Bien sûr, ce ne sont pas de nouveaux caféiers qui pousseront sur ces champs, il fait

«Nous avons fait le pari du recyclage pour les capsules utilisées.»

Fridolin Landolt,
Market Operations Manager, Nespresso

tout simplement trop froid en Suisse. Mais c'est une bonne terre pour la culture de produits agricoles suisses, comme les pommes de terre ou le maïs, des produits jadis exotiques qui arrivèrent en Europe depuis le Nouveau Monde, après un long voyage.

«CFF Cargo développe des solutions logistiques adaptées aux nouveaux besoins»

Bernhard Adamek, chef Marché, régulation et réseau chez CFF Cargo, décrit les tendances du trafic marchandises dans une économie en pleine mutation.

Interview: Susanne Wagner Photo: Anouk Ilg

La branche logistique est en plein bouleversement: quelles vont être les évolutions dans le trafic marchandises?

Le transport des marchandises et le marché de la logistique évoluent au gré des tendances de fond, telles que la modification des flux de marchandises due à la multi-localité des consommateurs et des producteurs, ou encore l'essor d'une logistique verte pour les agglomérations, c'est-à-dire de systèmes durables d'approvisionnement et d'élimination des déchets.

Quel est l'impact des progrès technologiques?

Ils ont une grande influence, en entraînant des automatisations tout au long de la chaîne logistique. Citons par exemple les camions autonomes et plus économes en carburant, ou les nouveaux modes de transport, comme «Cargo sous terrain». Le domaine des big data n'est pas non plus en reste: les systèmes intelligents tels que les capteurs sur les supports de charge ou la mise en réseau numérique des marchandises tout au long du transport se multiplient. L'«Internet des objets» est également un thème central.

Quelles sont les évolutions du paysage industriel suisse?

Globalement, l'industrie lourde traditionnelle, propice au transport ferroviaire, disparaît au profit d'une industrie axée sur des produits plus petits et spécialisés avec un éventail de prestations réduit. Combiné aux nouvelles exigences des clients, cela influe directement sur le transport de marchandises, par exemple via une hausse des fréquences de rotation et une réduction des volumes d'envois et des temps de transport.

Quelles branches sont le plus sous pression?

L'industrie de transformation et les secteurs nécessitant beaucoup de main-d'œuvre pour produire des biens de valeur réduite, tels que la production et la transformation des

métaux, l'économie forestière ou l'industrie papetière. Cela est dû notamment au coût élevé de la production en Suisse.

Certaines branches vont-elles se développer?

À moyen ou long terme, la demande va augmenter dans le commerce de détail, en partie en raison de la croissance démographique, qui stimule aussi bien sûr le secteur de la construction, surtout tant que les taux d'intérêt restent bas. Le secteur des déchets et du recyclage est lui aussi en plein essor. Malgré les tendances que sont le tri et la prévention des déchets, le volume des déchets d'emballage ne cesse de croître. Cela s'explique par le boom du commerce en ligne, qui profite à son tour aux entreprises d'expédition et de transport de petites marchandises. CFF Cargo développe actuellement des solutions logistiques adaptées à ces nouveaux besoins.

Portrait



Bernhard Adamek (41 ans) a étudié l'histoire, les sciences politiques et le droit public à l'Université de Berne. Il est chef Marché, régulation et réseau au sein de l'unité Développement de l'entreprise chez CFF Cargo.

Développement de CFF Cargo

Début mars 2018, CFF Cargo a annoncé un programme d'assainissement et de développement. Objectif: devenir une entreprise aux structures plus légères et aux activités axées sur les besoins de sa clientèle et les atouts du chemin de fer. Voici les cinq points essentiels de ce programme.

Texte: Lea Meyer, responsable Communication CFF Cargo Photo: CFF Cargo

1 Le trafic par wagons systématique au cœur des efforts

Le trafic marchandises est en pleine mutation: alors que SBB Cargo International a amélioré son résultat en 2017, la demande a fortement baissé dans le domaine du trafic par wagons isolés en Suisse. Le fret ferroviaire se repositionne donc en renforçant le trafic par wagons systématique de manière à garantir des solutions d'approvisionnement efficaces aux espaces économiques.

2 Suppression de 800 postes, majoritairement sans licenciement

Au vu des évolutions requises, il s'avère nécessaire de supprimer 330 postes sur les 2200 actuels d'ici à fin 2020. Par la suite, 470 postes supplémentaires seront supprimés, si bien que d'ici à la fin de l'année 2023, CFF Cargo fournira ses prestations avec 800 collaborateurs de moins qu'à l'heure actuelle. Par le jeu des fluctuations naturelles, 750 collaborateurs quitteront l'entreprise pour partir en retraite.

3 Recherche de partenariats logistiques

Par le biais de nouveaux partenariats, les CFF veulent renforcer CFF Cargo en faisant appel à d'autres investisseurs et acteurs du marché. Ce modèle a déjà fait ses preuves chez SBB Cargo International. À partir de la mi-2018, des discussions seront ainsi menées avec des partenaires potentiels, qui devront être des entreprises fiables et financièrement durables, prêtes à participer à la planification stratégique des activités, à investir, à supporter les risques et à partager les succès.

1

2

Se concentrer sur les points forts du chemin de fer

À l'heure actuelle, 90 pour cent des wagons passent par la moitié des 344 points de desserte seulement. Dans le transport de quantités réduites et irrégulières en trafic par wagons isolés, 170 points de desserte seront examinés avec les clients et des alternatives seront recherchées d'ici à 2023. Parallèlement au réseau fixe du trafic par wagons isolés, des liaisons point à point pour les transports répondant à des demandes spécifiques de clients seront mises en place. S'y ajouteront les offres dans le domaine du trafic combiné.

4

Gain de productivité grâce à l'automatisation

Lors de cette phase de transition, il est essentiel d'offrir des perspectives aux collaborateurs: CFF Cargo est prête à investir 10 millions de francs dans leur perfectionnement. Les clients, les collaborateurs et les partenaires sociaux seront étroitement impliqués dans ce processus. De plus, CFF Cargo investira 90 millions de francs d'ici à 2023 dans l'automatisation de l'attelage et de l'essai des freins, mais aussi dans des systèmes offrant à la clientèle une transparence accrue et un accès en temps réel aux informations d'envoi.

5



Trois nouvelles applis pour une compagnie ferroviaire numérique

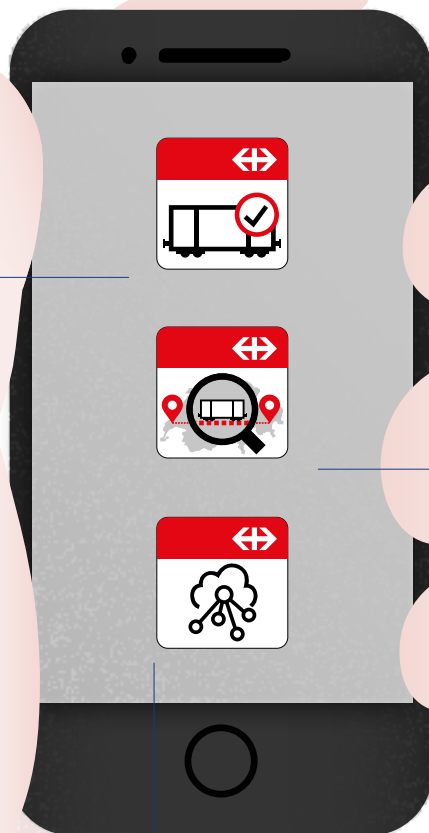
«Des prestations plus simples, plus transparentes et plus compréhensibles»: tel est l'objectif du projet «CFF Cargo Digital».

Trois applications intéressantes, développées en un temps record par CFF Cargo en étroite collaboration avec les clients, sont à présent commercialisées.

Texte: Peter Krebs Illustrations: Murielle Drack

Cargo Check-in

Cette appli Android permet d'effectuer le check-in directement sur le quai. Le collaborateur scanne le numéro du wagon sur son appareil mobile. Il finalise la saisie en indiquant le poids, puis il procède au check-in immédiatement après le chargement. L'information est directement transmise à CFF Cargo.

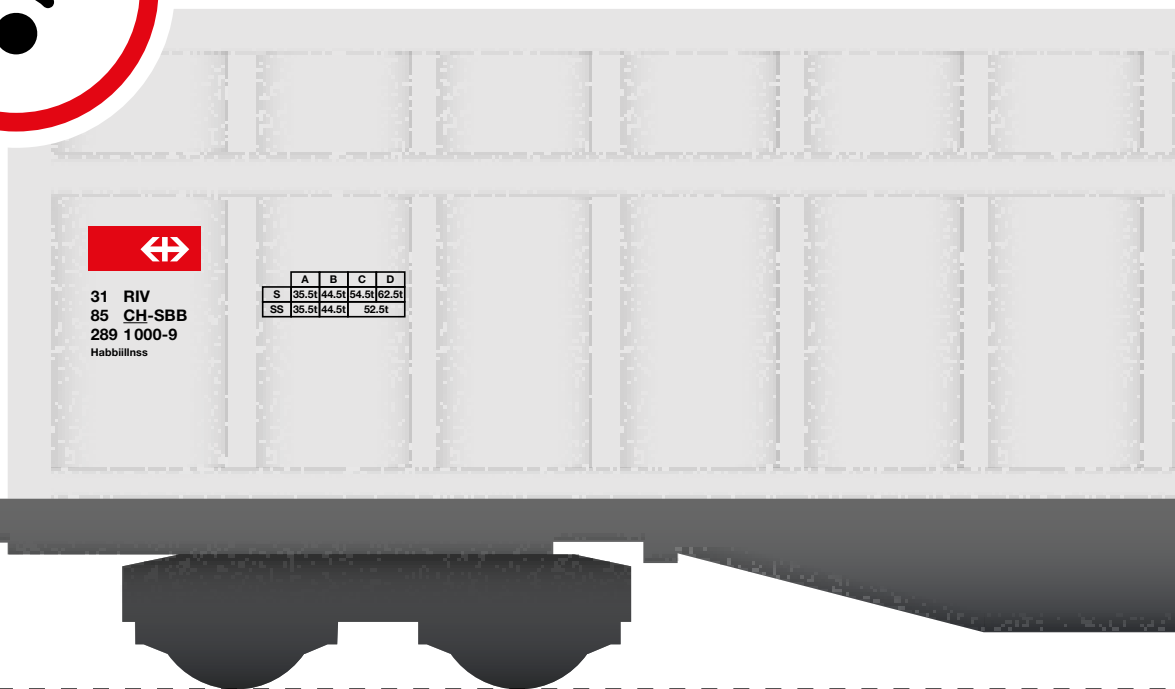


Cargo View

La plate-forme en ligne offre au client une vue d'ensemble de ses envois. La fonction «Track and Trace» lui permet de localiser ses envois sur la carte et de consulter leur statut. Enfin, les informations sont présentées de façon claire avec les détails habituels des envois.

Cargo API

Grâce à l'interface moderne REST au format JSON, le client peut transférer dans son propre système les données d'envoi mises à disposition par CFF Cargo. Une fois mise en place, l'interface peut être développée facilement et avec souplesse.



Cargo Check-in, Cargo View et Cargo API: voici les trois nouvelles applications numériques de CFF Cargo. «Nous voulons ainsi rendre nos prestations plus simples, plus transparentes et plus compréhensibles pour nos clients», explique Gianpaolo Leccardi. Responsable du projet CFF Cargo Digital, ce dernier dirige l'équipe de huit spécialistes qui a développé et rendu utilisables ces applications en l'espace de neuf mois en 2017, en étroite collaboration avec les clients (cf. interview page 15).

Cargo View est la plus impressionnante des trois: avec cette dernière, CFF Cargo est la première compagnie ferroviaire européenne à proposer un système de suivi et de localisation. «Le client obtient en un coup d'œil une vue d'ensemble de ses envois en cours», commente Gianpaolo Leccardi. L'élément central de cette application Web est une carte sur laquelle des symboles colorés indiquent l'emplacement actuel de tous les envois du client. Pour les wagons ayant pris du retard, une petite horloge s'affiche. Il suffit de cliquer dessus pour connaître l'écart par rapport à l'horaire prévu. L'utilisateur peut aussi afficher ses envois sous

forme de liste. Cargo View l'informe alors des détails relatifs à ses envois: leur poids, leur contenu et les autres données utiles.

Un véritable saut dans l'ère numérique

Les clients de CFF Cargo pouvaient déjà se renseigner en ligne sur le statut et le contenu de leurs marchandises transportées par rail. Mais ils devaient consulter les livraisons une par une. «Avec Cargo View, nous effectuons un véritable saut dans l'ère numérique», déclare Gianpaolo Leccardi. L'information en temps réel offre aux clients davantage de fiabilité et de transparence. Elle leur facilite en outre la planification des processus en aval. Les clients testeurs ont eux aussi jugé cette innovation très positive. «Grâce à Cargo View, nous pouvons rapidement chercher d'autres solutions lorsque les modifications du délai de livraison le nécessitent», indique Jonas Augusto, assistant de direction logistique chez Ciment Vigier SA.

Cargo Check-in propose elle aussi de simplifier les processus dans la pratique. Cette appli permet en effet au collaborateur travaillant sur le

«Nous savons désormais très bien où créer de la valeur.»

Gianpaolo Leccardi,
responsable du projet CFF Cargo Digital

quai d'effectuer lui-même le check-in. L'utilisateur gagne ainsi un temps précieux et la fiabilité des données s'en trouve améliorée.

La troisième application, Cargo API, offre quant à elle la possibilité de transférer dans le système du client les données mises à disposition par CFF Cargo. Une fonction particulièrement intéressante pour les grandes entreprises utilisant d'autres modes de transport.

Ces trois nouvelles applications ont fait leur entrée sur le marché au premier trimestre 2018. Elles sont disponibles en trois paquets de services: Start, Basic et Expert (cf. www.sbbcargo.com/fr/digital).

Le virage numérique en marche

Les technologies numériques opèrent une transformation en profondeur de





CFF Cargo, et les expériences tirées du projet CFF Cargo Digital participent à ce processus. «Nous savons désormais ce que nous pouvons faire avec les données et où créer de la valeur, tant pour nos clients qu'en interne», constate Gianpaolo Leccardi. Son équipe, avec Patrick Sorg comme nouveau Product Owner, compte lancer d'autres applications avant la fin de l'année. L'une permettra le suivi international et le suivi de bout en bout, afin de garantir la transparence même pour les envois se trouvant sur des lignes internationales ou entre la place de chargement et la gare. L'application «Cargo Insights» signalera les wagons vides par smartphone pour que les clients disposent d'informations en temps réel sur les variations d'horaires de leurs transports, et «Cargo Storage» sera un nouveau système transparent de décompte de la taxe de stationnement.



De plus amples informations sous sbbcargo.com/fr/digital

Des clients satisfaits

«Panlog est le transporteur de Swiss Steel. Notre objectif est d'avoir rapidement connaissance des transports vers Emmenbrücke et de pouvoir nous fier à l'heure d'arrivée estimée. Grâce à Cargo View, il est plus facile de disposer de cette information, qui vient parfaitement compléter le système de réservation CIS-online. Cette plateforme s'inscrit dans notre stratégie de numérisation des informations de transport et des données d'envoi, et elle simplifie la planification des ressources.»

Christian Schmid, responsable production ferroviaire, Panlog SA

«Avec CFF Cargo Digital, CFF Cargo offre un très haut degré de transparence. Elle pose ainsi les bases d'une visibilité immédiate et en continu des marchandises transportées par rail dans le cadre de la chaîne logistique de Migros, ce qui nous permet d'améliorer la ponctualité des livraisons.»

Thomas Wunderli, responsable informatique Logistique Transport, Fédération des coopératives Migros

«Pour nous, le check-in électronique est une aide précieuse. Nos chargeurs peuvent enregistrer les marchandises, ce qui accélère la rotation des wagons.»

Giorgio Mauro, responsable achat et logistique du bois, Swiss Krono AG

«Nous voulions un impact rapide»

Selon Gianpaolo Leccardi – qui était responsable du projet CFF Cargo Digital il y a peu de temps encore – l'étroite collaboration avec les clients a fait ses preuves. Elle a aidé à développer les trois applications rapidement et en répondant aux attentes du marché.

Interview: Peter Krebs Photo: Anouk Ilg

Avec votre équipe, vous avez développé trois nouvelles applications. Pourquoi avoir choisi précisément celles-ci?

Au début, nous avions une multitude d'idées. Compte tenu de nos possibilités, nous voulions appliquer des méthodes agiles et avoir un impact rapide avec un investissement réduit. C'est pour cela que nous avons collaboré étroitement avec les clients, ce qui a permis d'identifier les thèmes prioritaires. Les clients veulent avant tout de la transparence: comme nous possédions déjà les données, nous avons pu développer rapidement les applications.

L'étroite collaboration avec les clients a-t-elle fait ses preuves?

Absolument! Et j'aimerais désormais toujours procéder ainsi. Nous avons pu comparer notre perspective avec celle des clients et tenir compte dès le début de leurs exigences. De cette façon, nous étions sûrs de répondre aux

attentes du marché. De plus, nous avons eu la chance qu'une douzaine de clients issus de toutes les branches soient prêts à collaborer et à participer à des ateliers. Ils ont été surpris et parfois ravis des nouveautés apportées, mais aussi de pouvoir s'impliquer si tôt et avec autant d'effet.

Cargo View permet de visualiser sur une carte l'emplacement et le statut des envois. S'agit-il là d'une prestation inédite en Europe?

Autant que je puisse en juger, cette fonction de suivi est inédite dans le transport ferroviaire. Nous sommes des pionniers dans ce domaine. D'autres compagnies ferroviaires ont lancé de vastes programmes d'automatisation, mais aucune d'entre elles n'a commercialisé d'offre de ce type.

Cargo View peut-elle être utilisée pour tous les wagons ou ceux-ci doivent-ils remplir des conditions particulières?

Aucun équipement particulier n'est requis: les données sur l'envoi sont reprises du système de réservation. Nous savons dans quels trains se trouvent les différents envois, et CFF Infrastructure nous informe de l'emplacement des différents trains. Le suivi repose sur la mise en commun de ces données.

Ce système fonctionne-t-il également pour le trafic international?

Pour l'instant, nous ne pouvons proposer ce suivi que pour le trafic intérieur et uniquement tant que les wagons sont tractés par une locomotive. Sur le dernier kilomètre, lorsque le personnel de manœuvre livre les wagons, l'envoi n'est plus localisable. Nous entrons maintenant dans une deuxième phase consistant à intégrer les wagons équipés de GPS. Nous pourrions ainsi localiser également les envois expédiés à l'étranger et ceux se trouvant sur le dernier kilomètre.

Que nous réserve encore la numérisation dans le transport de marchandises?

Dans le cadre du projet global Innovation, qui va maintenant pouvoir bénéficier de nos expériences, CFF Cargo développe notamment les capteurs et rassemble de nouvelles données. D'ici à 2019, tous nos wagons seront équipés d'un adaptateur capable de capter le signal GPS, mais aussi la température, l'humidité ou les secousses par exemple. Nous pourrions alors fournir ces données aux clients.

Portrait

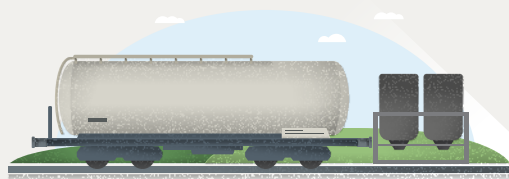


Gianpaolo Leccardi (35 ans) est titulaire du master en marketing, services et gestion de la communication de l'Université de Saint-Gall. Il occupe le poste de Senior Manager Développement commercial chez CFF Cargo.

Mieux servir nos clients

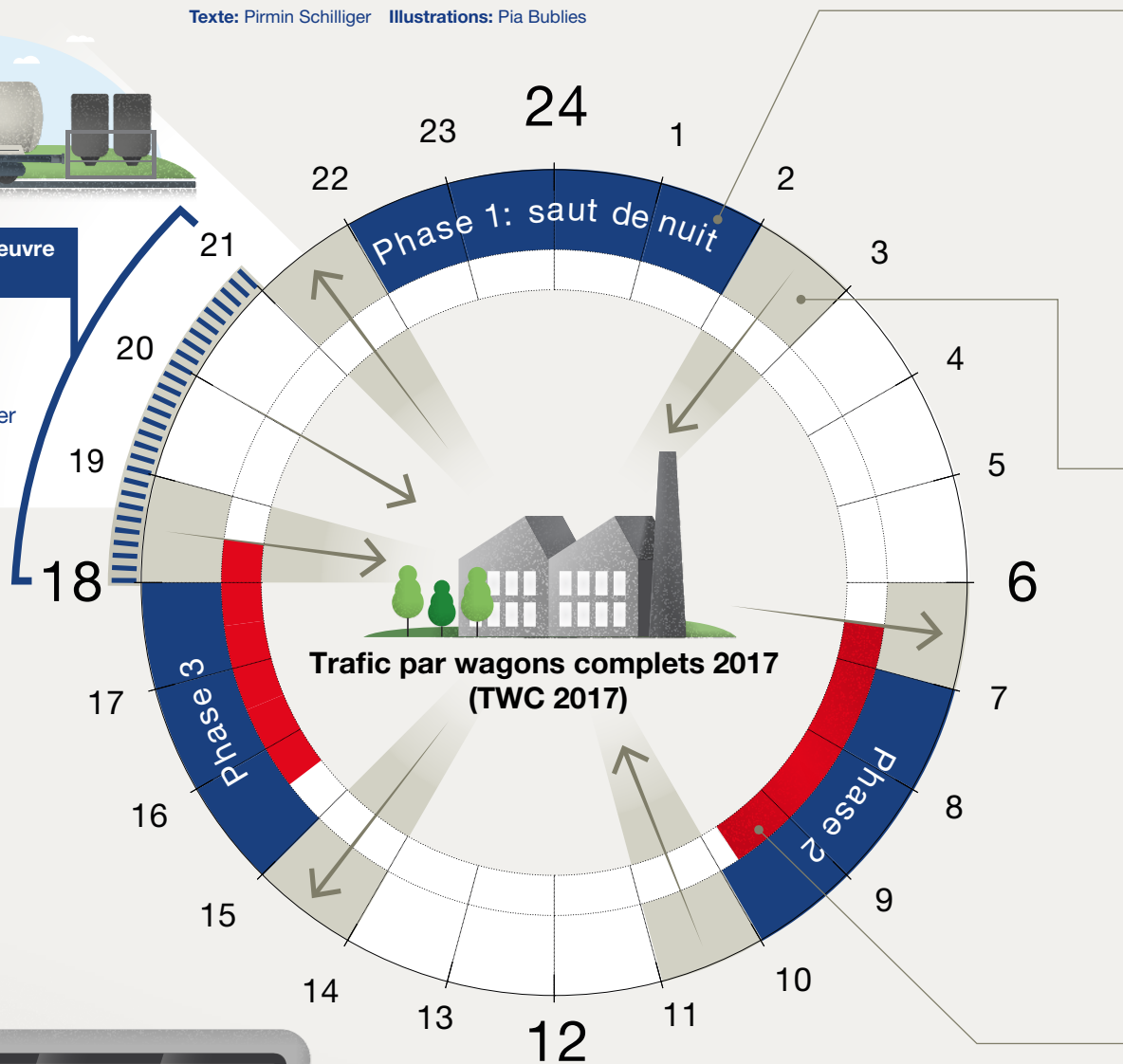
Depuis fin 2016, le trafic par wagons complets de CFF Cargo fonctionne selon un horaire cadencé, avec une desserte des sites jusqu'à trois fois par jour. 2018 apporte encore des améliorations, notamment pour le trafic combiné et l'industrie du ciment.

Texte: Pirmin Schilliger Illustrations: Pia Bublies



Troisième phase de manœuvre prolongée

La phase de manœuvre de l'après-midi, qui dure de 15 h à 18 h, est prolongée jusqu'à 21 h, dans un premier temps pour l'industrie du ciment et le trafic combiné.



Le système de réservation permet une meilleure planification
Grâce au système d'information en ligne de Cargo (CIS-online), il devient plus aisé de planifier les transports du trafic de marchandises par wagons complets (TWC 2017). Les clients passent leurs commandes d'un simple clic. Le système de réservation fonctionne pour les wagons complets et les trains entiers, pour le trafic intérieur et le trafic de transit, et pour les importations comme pour les exportations. Pour les commandes récurrentes, des modèles peuvent être créés.



Phase de manœuvre

Les trains sont composés dans les gares de triage (Limmattal, Lausanne, Bâle, Buchs SG et Chiasso).



Prise en charge et remise

Les wagons sont pris en charge et remis selon l'horaire cadencé.



Heures de grande affluence de voyageurs

Les horaires de prise en charge et de mise à disposition sont choisis de manière à affecter le moins possible le trafic voyageurs.

Le TWC 2017 en bref

Le trafic par wagons complets fonctionne selon un horaire cadencé, avec une production 24 h/24.

Avec le nouveau système, la capacité a été augmentée de 30 pour cent.

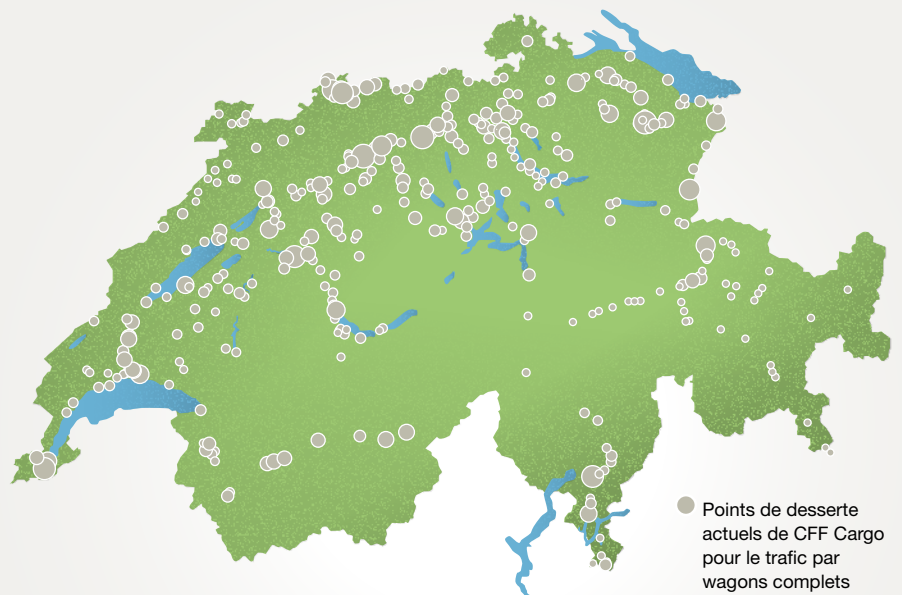
Après une phase d'introduction mouvementée, le trafic par wagons complets est désormais rodé.

La ponctualité peut être mesurée avec encore plus de précision grâce au système TWC 2017.

La phase de manœuvre de l'après-midi a été prolongée de trois heures.

Grâce au système de réservation CIS-online, les transports sont plus faciles à planifier.

Aux heures de grande affluence, le trafic voyageurs continue à avoir la priorité.



Une infrastructure ferroviaire moderne

Avec le TWC 2017, les grands sites sont desservis jusqu'à trois fois par jour, ce qui permet des liaisons diurnes. La carte montre les points de desserte de CFF Cargo, c'est-à-dire les lieux où les marchandises sont acheminées et prises en charge par les trains. La taille des points est proportionnelle à la quantité de marchandises chargées.



Depuis le 11 décembre 2016, le trafic marchandises n'est plus cantonné à la nuit. À cette date, le trafic par wagons complets est passé à la production 24h/24, conformément au concept «TWC 2017». Voilà donc plus d'un an à présent que CFF Cargo va chercher et transporte les marchandises non pas une fois, mais jusqu'à trois fois par jour. 30 pour cent de capacités supplémentaires ont été mises à disposition, sans travaux, uniquement en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes.

Tout le monde savait que la mise en place du nouveau système serait un vrai challenge. La production en continu, 24h/24, avec trois vagues de desserte, basée sur un nouveau système de réservation, a demandé un temps d'adaptation aux acteurs. Avec le nouveau système, les clients ne doivent plus envoyer une simple demande, mais réserver une liaison précise sur l'horaire cadencé, avec horaires de prise en charge et de mise à disposition. «Pour préparer au mieux ce changement, nous avons organisé au préalable des séances d'information et des ateliers de formation», explique Theo Furrer, chef de projet TWC 2017. CFF Cargo a aussi mis sur pied un groupe opérationnel et un service d'assistance composé de volontaires afin d'aider les clients, sur leur site, à réserver. Malgré ces mesures, les difficultés initiales ont été importantes.

Entre dégrisement et enthousiasme

«Les problèmes ont commencé dès les premiers jours: horaires de mise à disposition non respectés, wagons promis jamais arrivés parce que CFF Cargo devait revoir son organisation à cause de trains complets. Nous avons été contraints de modifier des réservations», explique Peter Wiget, Transportation Execution Manager de Feldschlösschen. Loin de l'enthousiasme attendu, le changement de système a commencé par décevoir le groupe de boissons qui réalise 60

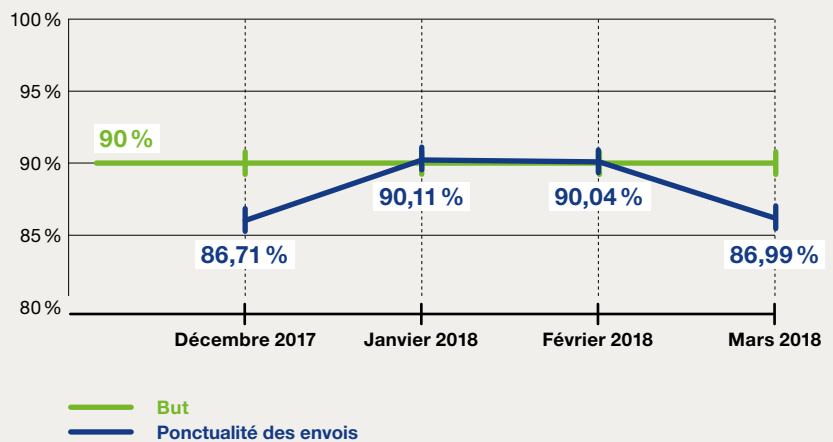
«Grâce au TWC 2017, nous approvisionnons toute la Suisse plus efficacement et à moindre coût.»

Rilind Djambazi, gestionnaire de transports, Papyrus Schweiz AG

pour cent de ses livraisons par le rail. Même réaction chez Cargo Domicile Suisse (CDS). «Les mois qui ont suivi le passage au nouveau système restent un mauvais souvenir», raconte Ueli Remund, le directeur. CDS a même perdu certains clients à cause de problèmes de ponctualité.

Pour la société Papyrus Suisse SA, en revanche, le lancement du

Ponctualité des envois en trafic par wagons complets



TWC 2017 s'est fait sans heurts. Le groupe livre quotidiennement du papier d'impression, de bureau et du papier hygiénique à 600 clients de Suisse. Un tiers du volume transporté emprunte le rail, notamment sur les axes est-ouest et nord-sud, souvent saturés sur la route. «Nous n'avons eu ni pannes, ni problèmes, tout fonctionne parfaitement aujourd'hui. Grâce au TWC 2017, nous approvisionnons toute la Suisse en moins de 24 heures, et à moindre coût», affirme satisfait Rilind Djambazi, gestionnaire de transports.

CFF Cargo a su réagir rapidement

Theo Furrer, chef de projet, ne peut que s'en réjouir. Il reconnaît tout de même que pendant la phase de lancement, CFF Cargo a eu effectivement des problèmes de capacités, de

surréservations et de retards à cause de chantiers et de détournements. «Conséquence: nous n'avons pas toujours réussi à respecter l'horaire et à transporter les wagons comme les clients le souhaitent», dit-il. Face à cette situation, CFF Cargo a réagi en modifiant le système de réservation, en organisant des formations complémentaires pour l'équipe de manœuvre et à la centrale, ce qui a mis un terme aux surréservations. Afin de stabiliser le réseau, l'horaire a été remanié et des ressources supplémentaires ont été mises à disposition.

«Dans les phases critiques, les collaborateurs de CFF Cargo ont retroussé leurs manches et ont vraiment fait le maximum pour limiter les dégâts», affirme Ueli Remund de Cargo Domicile Suisse. Qui n'a désormais que du bien à dire de la stabilité et de la qualité atteintes dans le trafic par wagons complets. Il espère que cette situation va durer, et qu'à l'avenir, les retards seront l'exception.

Accélération des transports

Abstraction faite des difficultés initiales, Peter Wiget de Feldschlösschen constate lui aussi que le TWC 2017 a apporté des améliorations substantielles. «Un exemple: grâce au nouveau système, nous avons moins de problèmes avec la constitution des chaînes de transport.» En revanche, il estime que la ponctualité des horaires de mise à disposition et la fiabilité laissent encore à désirer.

CFF Cargo planche donc actuellement sur d'autres améliorations. Le groupe de projet cherche des possibilités d'accélérer les transports pour certains clients, par exemple avec un saut de nuit plus rapide. «Nous n'envisageons pas de deuxième vague express», précise Furrer. Il est toutefois prévu d'optimiser les ressources supplémentaires nécessaires pour stabiliser la qualité. Ces changements seront mis en place par étapes à partir d'avril et seront achevés à la date du changement d'horaire 2018/19.

L'avis de l'expert



Dirk Bruckmann, expert logistique, Haute école Rhein-Waal

«La logistique se nourrit de processus bien rodés»

Dirk Bruckmann, professeur en logistique des transports à la Haute école Rhein-Waal (Allemagne), est un fin connaisseur du fret ferroviaire en Europe. Il nous donne son avis sur le TWC 2017.

Avec le TWC 2017, la Suisse initie-t-elle un renouveau du trafic par wagons complets dans d'autres pays européens?

Le TWC 2017 représente avant tout une amélioration de l'exploitation et de l'offre en Suisse. Il permet de gagner de nouveaux transports et de nouveaux clients et renforce donc le fret ferroviaire dans son ensemble. Hélas, dans les autres pays européens, le trafic par wagons complets est aujourd'hui dans un état qui rend tout renouveau quasiment impossible. Les clients d'antan ont démonté leurs voies de raccordement et construit de nouveaux sites logistiques sans aucun raccordement au rail. On peut donc prévoir que le TWC 2017 aura peu d'impact sur l'avenir du trafic par wagons complets dans les autres pays, étant donné qu'ils ne disposent plus des infrastructures nécessaires.

La mise en place du TWC 2017 ne s'est pas faite sans heurts. Pourquoi?

Avant le lancement du TWC 2017, le trafic par wagons complets n'était pas viable à long terme. De profondes modifications s'imposaient donc. En même temps, la logistique se nourrit de processus bien rodés dans les transports, or ceux-ci ont été chamboulés avec la mise en place du TWC 2017. Il faut un certain temps avant que le système ne retrouve un fonctionnement correct après un tel changement, et c'est normal. À présent, il faut aussi des ajustements ciblés du concept sur certains points, en veillant à ce qu'ils soient rapides et axés sur les besoins des clients.

Dans quels domaines, à votre avis, y a-t-il encore un potentiel d'amélioration?

Gagner de nouveaux clients et de nouveaux segments de marché: voilà un objectif important. Pour ce faire, il faut abaisser le seuil d'accès pour les nouveaux clients, par exemple en proposant des offres standardisées, encore plus faciles à réserver.

A photograph of three men in business suits standing on a rooftop terrace. The man on the left is wearing a blue suit and glasses. The man in the middle is wearing a dark grey suit. The man on the right is wearing a dark grey suit and glasses. They are all smiling. In the background, there is a modern building with large glass windows and a view of a city with houses and a train. The sky is overcast.

«Rail ou route, la question ne se pose plus»

CFF Cargo s'ouvre à de nouveaux partenaires pour développer avec eux les transports de l'avenir. Hans-Jörg Bertschi, entrepreneur, a rencontré Andreas Meyer et Nicolas Perrin, dirigeants des CFF, pour débattre de l'évolution du rail à l'ère du numérique et de l'automatisation.

Interview: Ruedi Eichenberger Photos: Daniel Winkler

La société Bertschi AG a enregistré l'an passé une hausse de chiffre d'affaires de 20 pour cent. Malgré cette expansion, vous dites subir la pression d'un marché en mutation. D'où vient cette pression?

Hans-Jörg Bertschi: Le secteur est en pleine ébullition. L'économie se mondialise, les prestations logistiques sont externalisées, l'essor du numérique nous oblige à suivre le rythme.

Où voyez-vous CFF Cargo dans ce secteur en mutation, au vu des changements annoncés par les CFF?

Hans-Jörg Bertschi: Par rapport à la concurrence européenne, CFF Cargo est en tête dans bien des domaines. L'entreprise développe l'attelage automatique et veut rendre les flux de marchandises transparents, ce qui représente une vaste mission pour nous tous, clients compris. En matière de conduite autonome, le fret ferroviaire est étonnamment moins avancé que le transport routier, alors que ce serait plus simple sur le rail.

Andreas Meyer, en mars 2018, vous avez annoncé que CFF Cargo devait être redimensionnée et évoluer dans son ensemble. Allez-vous toucher à présent à ses fondations?

Andreas Meyer: À l'avenir, nous devons nous concentrer encore plus sur les atouts du chemin de fer. Voyez SBB Cargo International: elle a pu améliorer son résultat 2017 malgré l'interruption de la ligne près de Rastatt (Allemagne) pendant sept semaines. En revanche, le trafic par wagons systématique assuré par CFF Cargo entre les espaces économiques suisses a légèrement diminué pour les wagons chargés, et le transport de quantités réduites et irrégulières en trafic par wagons isolés a subi un net recul. Ce recul s'est accéléré malgré les plans de développement élaborés avec nos clients, et ce également parce que la tendance à la réduction du volume des envois et le besoin accru de flexibilité qui en résulte se confirment. Nous sommes très bons dans les transports longues distances de quantités de marchandises importantes. C'est là-dessus que nous allons nous concentrer. CFF Cargo s'appuie sur les atouts du chemin de fer pour réussir et continuera de le faire. Le rail ne convient pas à la distribution en détail, pour laquelle il est trop cher. Les camions peu polluants sont là plus adaptés, plus flexibles.

Hans-Jörg Bertschi: En 2017, pour la première fois depuis quinze ans, le nombre de camions en transit en Suisse est passé en-dessous de la barre du million. La Suisse est le seul pays à avoir accompli cet exploit. SBB Cargo International a joué un rôle essentiel dans cette évolution. En sept années d'existence, la société a gagné 15 pour cent de part de marché sur l'axe nord-sud ferroviaire. Pour moi, il y a un potentiel identique à l'intérieur du territoire suisse. Mais il faut aussi dire une chose: rail ou route, la question ne se pose plus vraiment en logistique. Nous devons combiner ces deux modes de transport sur les trajets courts comme longs, c'est la meilleure solution.

Un axe majeur en Europe, un réseau couvrant l'ensemble du territoire: ce sont tout de même deux choses très différentes.

Nicolas Perrin: Oui, mais la recette est identique. Pour SBB Cargo International, nous nous sommes concentrés sur des marchés en expansion, en éliminant les petits transports très coûteux. Nous avons dû être durs, mais nous avons progressé. Dans le trafic intérieur, nous avons continué à nous éparpiller, nous n'avons pas osé prendre de telles mesures. Mais maintenant, nous avons tiré les leçons de notre expérience internationale, et nous devons les appliquer au marché suisse.

«Je peux tout à fait imaginer prendre des parts dans CFF Cargo.»

Hans-Jörg Bertschi, CEO Bertschi AG

Andreas Meyer: Pour moi, la réussite de SBB Cargo International repose sur la stricte exploitation des atouts du rail, et sur le fait qu'avec Hupac, nous avons gagné un soutien de poids. C'est grâce à ce type de partenaires que les investissements sont faits là où ils sont utiles aux clients. Et eux modifient leurs propres chaînes logistiques pour favoriser notre réussite commune.

Nicolas Perrin: Ce qui est passionnant, c'est que Hupac n'a pas été le seul à en profiter. Ce partenariat nous a rendus plus compétitifs vis-à-vis de tous nos clients.



Désormais, vous vous ouvrez aussi aux partenariats pour les activités suisses. Mais une entreprise qui enregistre 30 millions de pertes sur le marché national en 2017 a-t-elle une chance de trouver des partenaires?

Hans-Jörg Bertschi: Question pertinente. Très clairement, il faut que CFF Cargo engage des démarches crédibles avant de pouvoir chercher des partenaires.

Andreas Meyer: La première étape a été pour le groupe CFF de procéder à une correction de valeur à hauteur d'environ 189 millions de francs, et de constituer des provisions pour assainissement. Nous avons confiance: nos clients veulent que nos affaires de fret restent durablement bénéficiaires. Ils ont besoin de sécurité.

«Nous avons tiré les leçons de notre expérience internationale, et nous les appliquons au marché suisse.»

Nicolas Perrin, CEO CFF Cargo SA

Il s'agit désormais d'être crédible. En mars, CFF Cargo a exposé clairement la situation. Maintenant, l'entreprise doit tenir ses promesses.

Nicolas Perrin: C'est exact. Nous avons déjà pris un premier train de mesures, nous devons et nous voulons évoluer. Pour y parvenir, nous avons un plan solide: le premier volet, à court terme, consiste à alléger les structures, supprimer les prestations non rentables et améliorer les processus; les suivants visent à préparer l'avenir, ce qui veut dire automatiser, développer des offres adaptées au marché, devenir moins complexes, moins chers, plus rapides et plus proches des marchés grâce à des structures de type PME. Voilà ce vers quoi nous voulons aller, avec des partenaires. Toute une aventure!

Qu'advient-il des clients qui sont à l'origine de pertes et ne cadrent plus avec ce concept? CFF Cargo examine actuellement une centaine de points de desserte pour savoir s'il faut continuer à les desservir quotidiennement.

Nicolas Perrin: Près de 90 pour cent des transports de CFF Cargo passent par seulement la

Les participants



Hans-Jörg Bertschi, 60 ans, docteur en économie (au centre), dirige l'entreprise de logistique Bertschi AG, sise à Dürrenäsch AG et spécialisée dans le trafic combiné. À partir d'août 2018, il se concentrera sur le pilotage stratégique du groupe détenu par sa famille, qui compte 2800 collaborateurs dans le monde entier, et dont il est président du conseil d'administration. Hans-Jörg Bertschi est par ailleurs président du conseil d'administration de la société Hupac SA et membre du conseil d'administration de SBB Cargo International.

Andreas Meyer, 56 ans (à droite), est CEO de CFF SA et président du conseil d'administration de CFF Cargo, aujourd'hui filiale à 100 pour cent du groupe. Juriste, titulaire d'un MBA de l'INSEAD, il dirige les CFF depuis 2007. Il occupait auparavant des postes de direction chez ABB, Deutsche Babcock et à la Deutsche Bahn.

Nicolas Perrin, 58 ans (à gauche), dirige CFF Cargo depuis 2007 et préside le conseil d'administration de SBB Cargo International, dont CFF SA détient 75 pour cent de parts et Hupac SA 25 pour cent. Ingénieur civil diplômé de l'EPFZ, il travaille aux CFF depuis 1987.

moitié de tous les points de desserte. Au deuxième trimestre 2018, nous chercherons donc des solutions avec les clients concernés. Il n'y aura pas de surprises. Notre priorité reste de chercher activement des alternatives, main dans la main avec nos clients. Mais nous devons aussi être clairs: pour la distribution en détail de très petites quantités, le camion est plus flexible et plus efficace.

Hans-Jörg Bertschi: C'est le travail quotidien des spécialistes de la logistique que nous sommes. Dans neuf cas sur dix, on peut trouver des

solutions. Dans le dixième cas, nous perdons le transport.

Vous venez tout juste de passer au nouveau système de trafic par wagons complets «TWC 2017», et voilà déjà que vous annoncez l'étape suivante. Cela va-t-il dans le sens de la fiabilité que les clients attendent?

Nicolas Perrin: Un réseau de points de desserte n'est jamais statique. Il est adapté à un marché, qui lui-même évolue. La mise en place du TWC 2017 ne s'est pas faite sans heurts. Mais le système a posé les bases de notre développement ultérieur: les marchés en croissance garantissent plusieurs relations par jour, avantage de capacités et une cadence supérieure, le système de réservation crée de la transparence dans les transports.

Andreas Meyer: Quand on n'optimise pas constamment son système, on finit par être perdant. En matière d'économie et de logistique, cette dynamique s'accroîtra encore à l'avenir.

Le Conseil fédéral postule que CFF Cargo a besoin d'une plus grande liberté entrepreneuriale. Qu'en pensez-vous?

Andreas Meyer: Nous sommes engagés depuis longtemps dans cette voie. SBB Cargo International fonctionne à de nombreux égards comme une entreprise privée, avec les libertés que cela implique. Pour l'ouverture de CFF Cargo Suisse, nous voulions aller encore plus loin que le Conseil fédéral en matière de coopération.

Nicolas Perrin: Nous devons absolument obtenir des résultats positifs. Le succès est important pour nos partenaires, et c'est une motivation pour nous tous. Chez SBB Cargo International, l'orientation entrepreneuriale est bien mieux acceptée car d'autres actionnaires sont présents, et leur existence ne va pas de soi. Pour les activités suisses aussi, cela nous donnera des ailes et améliorera notre performance.

CFF Cargo veut des partenaires qui soient aussi des bailleurs de fonds, car le passage au numérique et l'automatisation exigent de lourds investissements. Qu'est-ce que ces partenaires auraient à y gagner?

Andreas Meyer: La certitude que leur capital serait investi dans le développement de l'activité de CFF Cargo et non pas dilué dans le groupe. Comme pour SBB Cargo International, la coopération ira dans le sens de prestations

ferroviaires adaptées aux besoins des clients.

Hans-Jörg Bertschi: Ma société, Bertschi AG, associe des clients au transport pour compte propre par le biais de joint ventures. On ne nous laisse pas tomber avec nos investissements.

Je suis sûr qu'il serait possible de développer une activité performante sur la base de tels partenariats dans le fret national aussi. La pénurie de

«CFF Cargo s'appuie sur les atouts du chemin de fer pour réussir.»

Andreas Meyer, CEO CFF SA

conducteurs de poids lourds, les impératifs logistiques de l'industrie et l'interdiction de circuler la nuit sur la route vont aussi dans ce sens.

Nicolas Perrin: Il va de soi que la confiance et l'engagement sont importants aujourd'hui déjà. Avec des partenariats, ce sera encore plus vrai. Cela nous permettra de développer encore nos activités.

Et ceux qui ne participeront pas? Deviendront-ils des clients de seconde classe?

Nicolas Perrin: Non. Ils profiteront eux aussi de prestations améliorées et d'un modèle d'affaires axé sur l'avenir. C'est ce qui s'est déjà passé avec SBB Cargo International. Dans le trafic par wagons complets aussi, ce modèle ne fonctionnera que si nous travaillons sans discrimination, sans léser les autres clients.

Hans-Jörg Bertschi: On l'a vu avec SBB Cargo International aussi: même pour les concurrents de Hupac, par exemple, le produit s'est amélioré. Les clients ne sont pas discriminés. Ce qui serait problématique, ce serait que des opportunistes participent sans contribuer à la réussite de l'entreprise.

Monsieur Bertschi, votre groupe travaille plutôt à l'international. Une question tout de même: songez-vous à prendre des parts dans CFF Cargo?

Hans-Jörg Bertschi: Nos activités nationales ne sont pas négligeables, et en Suisse aussi, je crois que CFF Cargo a de belles opportunités à saisir. Donc je suis tout à fait ouvert.



1

Planification de l'offre

Kilian Pascual

Au premier stade du développement de l'horaire se trouve Kilian Pascual (35 ans), de l'unité Distribution de CFF Cargo. Chaque année, il se fonde sur les informations des clients et sur l'évolution du marché pour décider, jusqu'en février, de la capacité

de transport requise pour l'année suivante dans le trafic par wagons complets (en nombre de tonnes et en mètres de longueur de train). Il s'agit aussi de déterminer l'offre (Cargo Rail ou Cargo Express) qui s'appliquera à l'avenir aux différents points de desserte. «Mais elle doit être rentable pour CFF Cargo», explique Kilian Pascual. Le trafic par wagons complets

(TWC) est sous pression. Lorsqu'un client prévoit d'augmenter ses quantités, notre spécialiste en logistique vérifie s'il est possible de l'absorber par une meilleure exploitation des trains existants. «C'est l'idéal, bien sûr», précise-t-il. Dans le cas contraire, il commande des capacités supplémentaires auprès du team de Roger Schmidli (page 25).

La planification annuelle, étape par étape

Comment est élaboré l'horaire pour le trafic marchandises?
 Comment CFF Cargo prévoit-elle les trains pour l'année suivante? Six protagonistes de CFF Cargo et des CFF expliquent le processus.

Texte: Stefan Boss Photos: Dan Cermak

Planification de l'offre

Février de l'année précédente

Commande du réseau et des sillons

Roger Schmidli

Roger Schmidli (50 ans) et ses collègues calculent le nombre de trains nécessaires pour transporter le volume souhaité. Il a jusqu'au deuxième lundi du mois d'avril pour commander l'horaire souhaité par CFF Cargo auprès de l'organe neutre chargé de l'attribution des sillons, www.sillon.ch. «Les bosses de triage des grandes gares de triage de Lausanne et de Limmattal forment un goulet d'étranglement pour le TWC», confie-t-il. C'est là que les trains de marchandises sont recomposés. CFF Cargo dispose de 136 locomotives au total. S'il y a suffisamment de sillons libres (droits de passage), la commande est confirmée par l'organe responsable. Dans le cas contraire, la négociation s'impose. Roger Schmidli se réunit alors avec ses collègues des autres entreprises de transport de marchandises. Ensemble, ils s'efforcent de répartir équitablement les sillons disponibles. Faute de compromis, le sillon est attribué au plus offrant. «Mais nous essayons de l'éviter au maximum», précise Schmidli. Il doit ensuite confirmer définitivement la commande de sillons avant la mi-août.

Commande du réseau

Avril de l'année précédente

Commande des sillons

Août de l'année précédente

2





3

Planification des sillons

Avril à août de l'année précédente

Planification des tours

Peter Bortis

Une fois que l'horaire est établi, Peter Bortis (59 ans) planifie les affectations des mécaniciens de locomotive (appelées «tours» dans leur jargon). Un collègue répartit d'abord les locomotives de CFF Cargo entre les différents trains. Ensuite, tout au cours de l'été, Peter Bortis compose les affectations en ayant toujours l'efficacité à l'esprit. Il tient compte des connaissances linguistiques des mécaniciens, ainsi que de leur connaissance des lignes et des locomotives, mais n'attribue pas encore les tours à des personnes précises. Voilà quelques années, Peter Bortis pilotait lui-même des trains, ce qui est naturellement un avantage dans son travail. Les mécaniciens de locomotive sont répartis sur neuf sites dans toute la Suisse. Avec deux collègues, Peter Bortis est chargé des affectations de ceux rattachés à Olten, à Bülach et à la gare de triage de Limmattal. «Je dois veiller à ce qu'il n'y ait pas trop de services de nuit ou de tours tôt le matin», explique-t-il. Lorsqu'il a constitué les tours pour la période suivant le grand changement d'horaire (en décembre), il s'occupe également des petits changements d'horaire prévus en cours d'année, ainsi que de la planification des jours fériés.



Planification des sillons

Marcel Schriber

Marcel Schriber (61 ans) est responsable de la planification des sillons pour le trafic marchandises national au sein de CFF Infrastructure. C'est à lui qu'il incombe, entre avril et août, de construire l'horaire en respectant le plus possible les commandes de toutes les entreprises de transport de marchandises et de les concilier avec le trafic voyageurs. La capacité du trafic marchandises est déjà fixée pour les années à venir: elle sera par exemple de six sillons par heure et par direction (contre quatre actuellement) sur l'axe du Saint-Gothard après la mise en service du tunnel de base du Ceneri. Pour effectuer son travail, Marcel Schriber doit connaître le poids, la longueur et les arrêts prévus de chaque train de

marchandises: «Une bonne planification n'est possible que si l'on possède toutes les données requises.» Mais le type de marchandises transportées est lui aussi décisif: «Pour un train poste, l'écart entre la commande et la planification ne doit pas dépasser cinq minutes, tandis qu'un train transportant du pétrole peut à la rigueur partir une demi-heure plus tard», continue cet homme qui travaille depuis 43 ans pour les CFF dans les domaines les plus divers.

Planification et répartition du personnel des locomotives

Martin Wernli

Martin Wernli (59 ans) se charge de répartir entre les différents mécaniciens les tours planifiés par son collègue Peter Bortis. Il est notamment responsable des mécaniciennes et mécaniciens des dépôts de la gare de triage de Limmattal et de Bülach. Il leur envoie l'emploi du temps annuel avec les jours libres et le type de service (service de jour ou de nuit) avant le changement d'horaire de décembre. Puis il affine progressivement cette planification jusqu'à obtenir, la veille de l'affectation, la répartition défini-

tive (indiquant quel train doit être acheminé, où, et à quelle heure) qu'il remet au personnel des locs. En tant que répartiteur, il travaille généralement au siège de CFF Cargo à Olten, mais se rend un jour par semaine au dépôt de mécaniciens à Bülach. «Ces visites sont précieuses: le contact direct sur place m'aide à régler en un instant une multitude de points», raconte Martin Wernli.

Planification du personnel des locomotives

Automne de l'année précédente

Répartition du personnel des locomotives

Le jour du transport



4

Planification des tours
Été de l'année précédente

5



Répartition du personnel des locomotives

Marianne Hochstrasser

Enfin, Marianne Hochstrasser (50 ans) intervient le jour du transport. Son poste de travail se trouve au centre opérationnel d'Olten, le cœur névralgique de CFF Cargo, qui fonctionne 24h/24. Un mécanicien malade doit être remplacé dans les plus brefs dé-

lais? Un autre – les femmes sont encore rares dans le métier – doit être relevé parce qu'il a fini son service mais que son travail n'est pas terminé en raison d'un dérangement dû au mauvais temps? C'est à Marianne Hochstrasser de proposer un remplaçant. Et comme les effectifs sont assez réduits, il lui faut parfois beaucoup de doigté: «Cela m'aide certainement de connaître personnellement quelques mécaniciens», déclare cette répartitrice originaire de Suisse orientale mariée à un mécanicien. Elle s'occupe uniquement du personnel des locomotives: le trafic des trains est, lui, piloté par les quatre centres d'exploitation des CFF à Lausanne, Olten, Zurich-Aéroport et Pollegio TI.

Répartition du personnel des locomotives

Le jour du transport

6



Encore un effort



Roland Walter, responsable de la ponctualité chez CFF Cargo

Objectif ponctualité

Depuis mi-2016, CFF Cargo possède les mêmes droits que le trafic voyageurs sur le réseau ferroviaire. Les trains de marchandises sont désormais aussi importants que les trains de voyageurs – du moins en dehors des heures de pointe. «Ce changement a été profitable au trafic marchandises», estime Roland Walter, responsable de la ponctualité chez CFF Cargo. Selon lui, cela a eu d'importantes répercussions sur l'établissement de l'horaire.

En 2017, CFF Cargo a modifié sa façon de mesurer la ponctualité. Ce n'est plus la ponctualité des sillons – c'est-à-dire l'heure d'arrivée d'un train de marchandises – qui est déterminante, mais la ponctualité des envois, à savoir l'heure à laquelle le wagon arrive réellement chez le client. En 2017, la ponctualité des envois s'élevait à 85 pour cent. Combinée à la ponctualité sur les principales liaisons, cette valeur révèle la ponctualité globale de CFF Cargo. «Dans l'ensemble, nous avons fait mieux qu'en 2016, mais nous devons encore nous améliorer», constate Walter, en précisant que l'objectif visé est une ponctualité globale de 91 pour cent.



Plus d'infos sur la ponctualité:
tiny.cc/ponctuel

Freins de voie

Photo: Alessandro Della Bella



Cette photo a été prise par un drone survolant les voies de la gare de triage de Limmattal. Elle montre les faisceaux de voies de destination 3 à 7. Chaque wagon d'un train de marchandises débranché descend la bosse de triage jusqu'à la voie qui lui a été affectée (sens de circulation: du bas de l'image vers le haut). Des freins de voie sont nécessaires pour empêcher le wagon d'aller trop vite. Sur la photo, les freins de voie secondaires électrodynamiques de type Eldyn sont facilement reconnaissables: il s'agit des bandes plus foncées pouvant être observées sur chaque voie. Les freins de voies Dowty qui s'y rattachent sont, eux, à peine visibles.



Recyclage

Une locomotive Re 421, qui était en service depuis 1985, a dû être mise au rebut en raison d'un dommage irréparable. Cette machine de 80 tonnes, qui avait parcouru 4 168 094 kilomètres au cours de sa vie – soit l'équivalent de 105 tours du monde – a ainsi été emmenée au

recyclage. L'acier et le cuivre peuvent être réutilisés. Sur le blog de CFF Cargo, vous trouverez une vidéo du désassemblage de la locomotive. CFF Cargo dispose encore de plus de 25 locomotives de ce type.

 Vidéo: tiny.cc/re421-f

Trafic marchandises 2016: sous le signe du rail

Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique le montrent: en 2016, le fret ferroviaire a gagné des parts de marché sur le fret routier pour la quatrième année consécutive. Le transport par rail a ainsi progressé de 0,9 pour cent par rapport à l'année précédente tandis que le transport par route a reculé de 1,5 pour cent.



Fret routier
-1,5 pour cent



Fret ferroviaire
+0,9 pour cent

«Logistics & Distribution»

Les 11 et 12 avril 2018, CFF Cargo a participé au salon «Logistics & Distribution» à Zurich. Le trafic combiné était un thème central de cet événement.

 Plus d'informations sur le blog: tiny.cc/ld-f



Recul

CFF Cargo a enregistré une perte importante de 239 millions de francs en 2017, en raison d'une perte d'exploitation de 31 millions de francs, d'une provision de 19 millions de francs pour sa restructuration et d'une correction de valeur à hauteur de 189 millions de francs.



Nouveau centre ferroviaire pour Planzer

En janvier 2018, l'entreprise de transport et de logistique de stockage Planzer a inauguré son nouveau centre ferroviaire à Penthalaz VD en présence d'invités de marque. Mis en service dès décembre 2017, il s'agit de

la plus grande infrastructure de transbordement de marchandises de la route au rail de Suisse romande. CFF Cargo est heureux de travailler main dans la main avec le groupe Planzer et le félicite de sa réussite.

Déblais du tunnel du Bözberg

D'ici 2020, les CFF réalisent un corridor 4 mètres sur l'axe du Saint-Gothard, avec pour plus grand projet isolé la construction du nouveau tunnel du Bözberg dans le canton d'Argovie. C'est CFF Cargo qui se charge du

transport du déblai depuis avril 2018, comme pour le tunnel du Gubrist (cf. p. 31). Les matériaux extraits étant eux aussi acheminés vers la carrière d'Oberegg, une coordination minutieuse avec le projet de Gubrist s'impose.



Nouveau CEO à la tête de SBB Cargo International

Sven Flore (54 ans) prendra la direction de SBB Cargo International à partir de juillet 2018. Cet expert du secteur des transports a jusqu'à présent conseillé diverses compagnies ferroviaires. Il succède à Michail Stahlhut, qui prendra la direction de Hupac Intermodal SA.

Déblais de Gubrist

Le contournement nord de Zurich est élargi à six voies, tandis que le tunnel autoroutier du Gubrist est complété par un troisième tube. Les matériaux excavés – 1,2 million de tonnes en l'espace de deux ans – sont transportés par le rail par CFF Cargo, ce qui permet d'éviter au total 160 000 trajets en camion. Ces transports ont débuté en février 2018. CFF Cargo a construit tout spécialement une gare de chargement du côté d'Affoltern. Les matériaux sont acheminés jusqu'à Wildegg, puis emportés par bande transporteuse à la carrière Oberegg de Jura Materials afin d'y servir au comblement du site de prélèvement.

+73%

Une étude du ministère allemand des Transports et des Infrastructures numériques évoque une croissance de 73 pour cent du transport par conteneurs sur la période 2010 – 2030. Ce chiffre plaide en faveur de la réalisation du nouveau terminal trimodal Gateway Basel Nord, qui constituera une liaison optimale entre le rail, la navigation fluviale et le transport routier. Le gouvernement suisse a d'ores et déjà donné son approbation.

Le 5L, un train silencieux

5L, c'est le nom du wagon de marchandises du futur. Il se réfère à ses cinq caractéristiques (termes allemands): silencieux, léger, performant, adapté aux exigences logistiques et orienté sur le coût du cycle de vie.

Le concept a été développé par CFF Cargo en collaboration avec 13 constructeurs de technologie ferroviaire internationaux. Le train se compose de 16 wagons porte-conteneurs de conception traditionnelle, équipés de multiples composants innovants. De fin août à début septembre 2017, les émissions sonores ont été mesurées: sur un tronçon droit, le wagon 5L affiche jusqu'à 6 décibels de moins qu'un wagon standard, ce qui correspond à peu près à un niveau sonore divisé par deux.





SBB CFF FFS Cargo

CFF CARGO DIGITAL

**1 MOIS
D'ESSAI
GRATUIT.**

Votre activité
en un clic.

Simplifiez vos processus logistiques et bénéficiez d'une visibilité à tout moment sur vos envois en cours. Sélectionnez le paquet de services adapté à vos besoins et profitez d'un service novateur! Le futur commence maintenant sur www.sbbcargo.com/fr/digital

