

cargo

Rencontre
entre le CEO et
Dieter Bambauer,
PostLogistics. p. 20

Focalisation sur l'entreprise ferroviaire

Fascination, importance et avenir du transport
ferroviaire de marchandises en Suisse.



- 4 Interview d'Ulrich Weidmann, expert à l'EPFZ
**La génération du
«train marchandises intelligent»**
- 7 Nouvelle
Cauchemar logistique
- 8 Le trafic ferroviaire de marchandises fascine
Heavy Metal avec cœur et raison
- 13 Trois internautes fans de train
Le rail en réseau
- 17 Enquête parmi les leaders d'opinion
Le trafic marchandises en 2030
- 17 Glossaire
La branche de A à Z
- 20 Rencontre entre le CEO et Dieter Bambauer, PostLogistics
«Nous devons transformer la nuit en jour»
- 23 SBB Cargo online
Nouveau sur le blog
- 24 Reportage à Zurich-Kloten
**Fret aérien suisse – Décollage
pour marchandises chères**
- 28 Politique
De bons sillons pour tous
- 29 Clic Cargo
Dans la verdure
- 30 Ma logistique
**Gernot Bischofberger,
chef au Grandhotel Belvédère, Davos**



D'autres articles sur l'entrepreneuriat avec
#cargomag sur blog.sbbcargo.com,
Facebook et Twitter.

IMPRESSUM

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

Tirage global

8000 exemplaires

Rédaction SBB Cargo

Pavo Prskalo (direction), Martina Riser
Christoph Rytz, Miriam Wassmer,
Matthias Widmer

Rédaction Crafft

Roy Spring (direction), Peter Krebs,
Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler,
Robert Wildi

Projet, conception et réalisation

Crafft Kommunikation SA, Zurich

Traductions

Tractor

Lithographie et impression

Neidhart + Schön SA, Zurich

Adresse de la rédaction

SBB Cargo
«Rédaction Magazine logistique Cargo»
4065 Bâle, Suisse
cargomagazin@sbbcargo.com

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

Abonnement gratuit sur

www.sbbcargo.com/fr/abonnement

Abonnez-vous gratuitement au
magazine Cargo ou lisez la version
en ligne sur www.sbbcargo.com

Veillez vous adresser à
cargomagazin@sbbcargo.com
pour tout changement d'adresse
ou résiliation d'abonnement.



ClimatePartner[®]
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004

Le débat est ouvert!

Tout comme le trafic de transit, le trafic ferroviaire de marchandises en Suisse mobilise l'attention du public. La raison en est l'imminente révision totale de la loi sur le transport de marchandises qui – probablement dès 2016 – apportera des conditions cadres bonnes et stables pour un trafic ferroviaire performant. Avec la branche ferroviaire, SBB Cargo est favorable à l'orientation préconisée par le Conseil fédéral et visant à une orientation entrepreneuriale des transports de marchandises sur le rail. Le Parlement discutera du projet lors de la prochaine session d'hiver.

Une bonne occasion pour nous de regarder en coulisses. Que faut-il pour satisfaire au quotidien au mieux les besoins des clients? Et pourquoi le trafic ferroviaire de marchandises fascine depuis des générations? Dans l'article de couverture à lire page 8, vous apprendrez ce qui se passe dans le centre névralgique de SBB Cargo: le secteur Operations au siège central. Et aussi comment les collaborateurs au centre d'entretien de Dietikon entretiennent des wagons pesant des tonnes ou comment une équipe de SBB Cargo gère l'activité quotidienne chez un client du Bas-Valais.

«Comment imaginez-vous le trafic de marchandises en 2030?» Nous voulions savoir ce qu'en pensaient des personnalités du transport et de la logistique. Leurs réponses page 17 fournissent un aperçu des principaux arguments et

thèmes discutés sur le plan économique et politique.

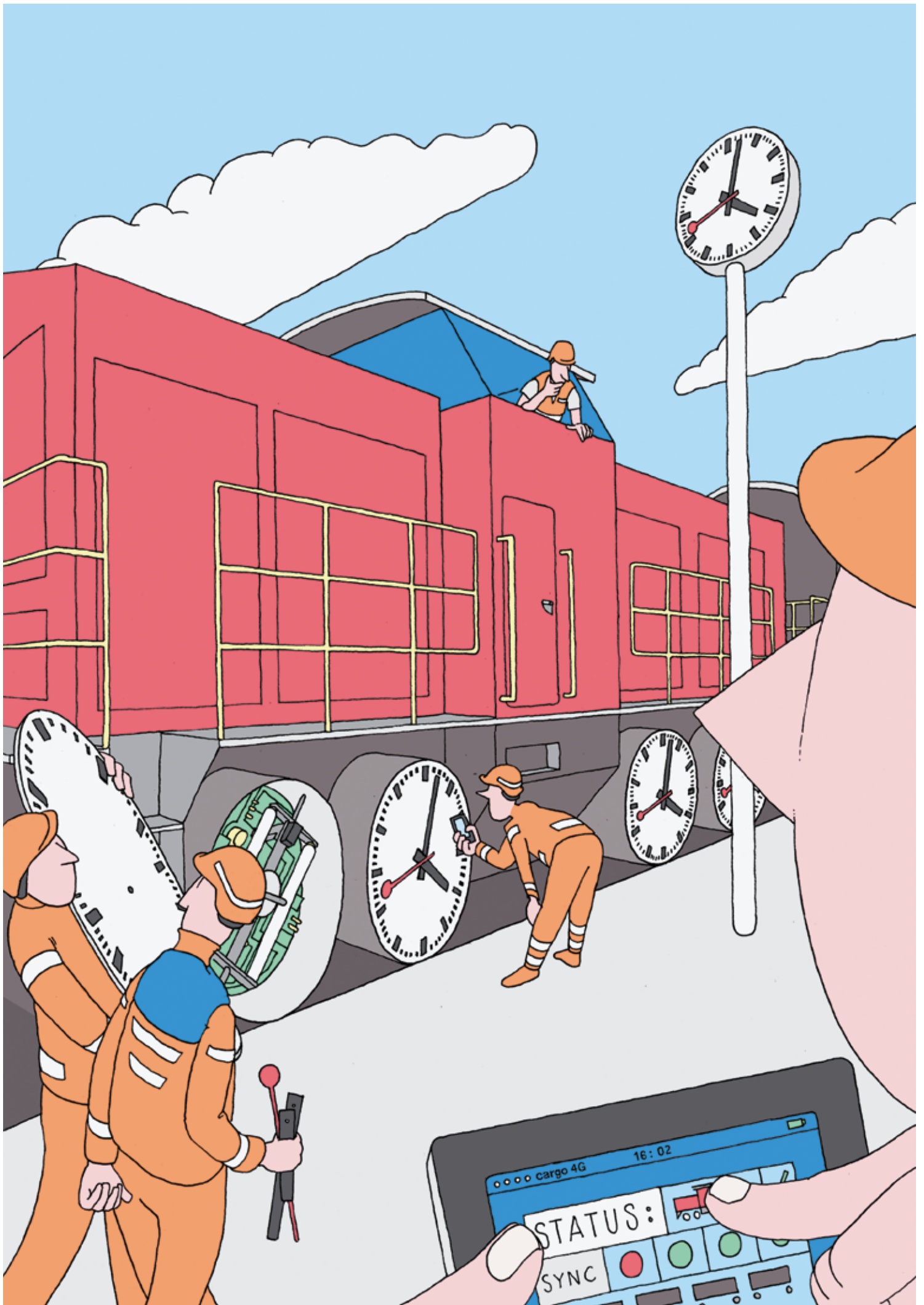
Il est clair que de bonnes conditions cadres sont indispensables pour offrir à nos clients des prestations de pointe à l'avenir aussi. Comme pour le «géant jaune»: SBB Cargo achemine par jour plus de 60 trains pour La Poste Suisse. Là aussi la fiabilité et la ponctualité sont primordiales. A la rubrique «Rencontre avec le CEO» page 20, Dieter Bambauer, responsable PostLogistics, explique pourquoi la branche doit transformer les nuits en jours et dit si les clients devront bientôt payer plus cher pour leurs colis.

Bonne lecture au sein d'un secteur économique riche en traditions, qui possède un passé exceptionnel mais a aussi un avenir prometteur!

Christoph Rytz
Responsable de la Communication
SBB Cargo

christoph.rytz@sbbcargo.com





La génération du «train marchandises intelligent»

Où va le trafic marchandises? Ulrich Weidmann, responsable de l'institut pour la planification du trafic et des systèmes de transport de l'EPFZ, cite les innovations possibles et dit pourquoi le Gothard, seul, n'est pas la panacée.

Interview: Peter Krebs

Illustration: Tomas Fryscak

Monsieur Weidmann, pour la première fois depuis longtemps, les CFF ont enregistré un bilan positif en 2013. Ce résultat s'est confirmé au premier semestre 2014. Un jalon a été posé d'après vous?

ULRICH WEIDMANN: Ce résultat a une grande valeur psychologique. Il montre que dans les conditions actuelles, SBB Cargo est financièrement autonome. Mais le plus important est la tendance générale à une amélioration de la situation économique. Il est crucial que SBB Cargo puisse poursuivre sur cette voie à l'avenir. Le trafic marchandises dépend beaucoup plus directement de la conjoncture que le trafic voyageurs.

Vous vous êtes prononcé contre les contributions d'exploitation. Pourquoi?

En principe, le transport public doit avoir une plus grande autonomie financière. Actuellement, celle-ci est inférieure à 50%, ce qui le rend très dépendant de diverses sources de financement et autres acteurs. Si subventions il y a, qu'elles aillent à l'infrastructure.

Dans sa stratégie globale sur le fret ferroviaire, le Conseil fédéral prend cette orientation. Il veut réduire les

contributions d'exploitation et allouer les fonds au développement de l'infrastructure. Est-on sur la bonne voie?

Je suis convaincu que cette attitude est cohérente. L'infrastructure représente un investissement pour l'Etat et est disponible

«Le trafic marchandises dépend beaucoup plus directement de la conjoncture que le trafic voyageurs.»

dans l'intérêt de tous. Mais la question de savoir quels trains circuleront et comment, est une mission essentielle relevant de l'entreprise.

Les longues attentes sont encore trop fréquentes dans le trafic marchandises. En cause aussi l'ordre de priorité, le trafic voyageurs ayant généralement la primauté.

La priorité au trafic voyageurs partait d'une bonne intention. L'horaire cadencé intégré est un système sensible pouvant être perturbé dès qu'un train régional doit attendre d'être dépassé. Mais en réa-

lité, cela génère des distorsions intolérables au profit du trafic marchandises. La loi sur le trafic marchandises y remédie par un processus de négociation pour la répartition des sillons. Les règles de priorité ne s'appliquent plus que pour les capacités restantes. C'est judicieux.

Où est le plus gros potentiel d'innovation du trafic marchandises?

Dans la combinaison de la technologie de l'information et de la technologie des véhicules, qui permettent une nouvelle génération de «train marchandises intelligent». Ce train devrait avoir à peu près les propriétés de traction d'un train InterRegio et pourrait circuler dans les mêmes sillons avec une utilisation optimale des capacités. Au lieu de distinguer trains marchandises et trains voyageurs, on pourrait diviser à long terme les sillons en trois catégories avec des propriétés de traction similaires.

Un train marchandises aussi rapide qu'un train voyageurs: comment fait-on cela?

Il faut un paquet de mesures. Outre la traction nécessaire, l'alimentation électrique des wagons et une ligne de données dans le train sont primordiales. >

Cela permet de mieux contrôler les systèmes de freins et de répartir la traction dans le train. Les trains marchandises peuvent accélérer plus vite et circuler à des vitesses supérieures. De plus, cela facilite la flexibilité dans la formation des trains. Dans ce contexte, l'attelage automatique est de nouveau d'actualité.

On parle de l'attelage automatique depuis longtemps. Mais il ne s'est pas imposé dans le trafic marchandises. Entre autres parce que les entreprises ferroviaires n'ont pas su s'entendre sur un système uniforme.

Depuis, les choses se sont simplifiées: le parc de wagons s'est beaucoup réduit, désormais de nombreux trains complets sont en service et les véhicules ne circulent presque plus comme wagons isolés dans toute l'Europe. L'uniformité absolue des

«La surveillance des wagons fournit de multiples informations intéressantes aux clients.»

systèmes d'attelage n'est plus obligatoire, à l'instar du trafic voyageurs. Là aussi, l'attelage automatique avait suscité des doutes. Puis sont arrivés les trains RER, ICN et FLIRT sur lesquels l'attelage automatique va de soi car les compositions ne peuvent se combiner avec un autre type de matériel roulant. Et il ne faut pas oublier que beaucoup d'accidents dans le secteur ferroviaire sont des accidents du travail, notamment lors de manœuvres.

Où sont encore les possibilités d'innovation?

Les innovations classiques sont quasi épuisées. D'autres innovations requièrent une alimentation électrique sur les wagons et certainement l'attelage automatique. Il devient ainsi possible d'utiliser la technologie de l'information dans le train. La surveillance du chargement et des wagons fournit de multiples informations intéressantes aux clients. Elle simplifie le

triage et facilite le contrôle du train. Elle permet de vérifier à distance si le train est prêt à partir et de collecter automatiquement les informations sur le train – comme elle est actuellement testée chez SBB Cargo.

Les entreprises ferroviaires ont aussi réduit le nombre des points de desserte pour améliorer le résultat du trafic par wagons complets. Est-ce judicieux?

Là, il faut être prudent. Le trafic de marchandises par wagons complets est une offre de système que l'on ne peut pas réduire à volonté et qui requiert une bonne exploitation de base. Même les points de desserte peu fréquentés peuvent y jouer un rôle. Je compare cela au trafic régional, dans lequel des arrêts moins fréquents contribuent aussi à la réussite du système.

Les conditions cadres légales contribuent à la compétitivité du rail. Quelle est l'importance de l'interdiction de circuler la nuit et celle de circuler le dimanche pour le trafic routier de marchandises?

Les deux interdictions sont essentielles pour la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises.

En Europe, on discute aussi de l'autorisation de camions plus lourds et plus longs. Un danger pour le trafic ferroviaire de marchandises?

Les camions plus longs surtout sont un danger pour le rail. Leurs volumes de chargement plus gros concurrencent le trafic par wagons isolés. L'argument des partisans est qu'il faut moins de camions pour une même quantité de marchandises et que le trafic devient ainsi plus écologique. Mais c'est un leurre. Heureusement, pour l'instant cette possibilité sur le continent européen se heurte à beaucoup de résistance.

Le tunnel de base du Gothard ouvrira dans deux ans. Quelles impulsions en attendez-vous?

Le tunnel à lui seul n'apporterait pas grand chose. C'est avant tout l'aménagement de tout l'axe nord-sud associé au

tunnel de base qui est important. Cette extension des capacités réduira les goulots d'étranglement et augmentera la flexibilité. Toutefois, la partie qui traverse la Suisse fait env. 200 km, soit une petite part de la distance de transport. L'intérêt porte donc aussi sur les lignes d'accès. Sur le versant italien toutefois, la situation du trafic ferroviaire de marchandises me préoccupe.

Le trafic marchandises est orienté à l'international. Une bonne collaboration transfrontalière serait donc primordiale. Que faut-il de la part de l'UE et des entreprises ferroviaires pour améliorer la situation?

Il manque une stratégie uniforme et coordonnée des entreprises ferroviaires. Des pays ne devraient pas pouvoir décider unilatéralement de cesser ou réduire massivement le trafic par wagons complets, comme l'Italie et la France. Car cela impacte aussi les entreprises ferroviaires des pays partenaires dont les possibilités se restreignent. —



Ulrich Weidmann (51 ans) est depuis 2004 professeur titulaire en systèmes de transport à l'Institut de planification du trafic et des systèmes de transport (IVT) de l'EPFZ. Parmi ses axes de recherche figure l'intégration du fret ferroviaire dans les chaînes logistiques.

Et si les transports s'interrompaient soudainement?

Cauchemar logistique

Demain les journaux parleront sûrement de mégacatastrophe dans les transports, de grounding logistique, de cargogate, songea Rita Zumbrunn ce mercredi où le trafic marchandises fut paralysé. Mais le jeudi, aucun journal ne parut. Ou les maisons d'édition étaient à court de papier ou la rotative n'était plus approvisionnée.

Nul ne savait comment cette crise avait pu se produire. Mais des hypothèses farfelues fusaient. Selon les uns, il devait s'agir d'une attaque informatique sur le logiciel de toutes les entreprises de transport, selon les autres c'était plutôt le fait d'un goulot d'étranglement peut-être intentionnel en approvisionnement énergétique, qui serait exploité abusivement pour augmenter le prix de l'électricité et du pétrole. Des théories de complot circulaient. Les milieux chrétiens voyaient un signe céleste dans la paralysie de l'économie.

Une seule chose était certaine: l'économie était au point mort. Si elle avait touché d'abord les transports par rail, route, eau et air, la mégacatastrophe s'était vite étendue aux usines et même à l'exploitation agricole et forestière. Pour économiser les coûts, les entreprises avaient réduit leurs stocks. Tous se faisaient livrer just-in-time les marchandises nécessaires à la fabrication de meubles, montres, turbines et ordinateurs. En une journée, tout s'arrêta, les installations de production n'étant plus approvisionnées. Ebauches, vis, produits semi-finis, pièces de rechange pour machines-outils, tout manquait.

Même là où la production aurait encore pu tourner un temps, les directeurs stressés durent la ralentir puis l'arrêter. Les produits n'étant plus enlevés, les entrepôts furent bientôt saturés. On aurait dit que l'économie était tombée en léthargie. Nul ne pouvait prédire si cela allait durer quelques heures ou des semaines. Dans l'après-midi, des milliers de travailleurs et d'employés rentrèrent chez eux. La radio de Rita Zumbrunn, qui était coursière à vélo, demeurait muette. Pas de commande, pas de paye.

Cela aurait peut-être été moins grave si les détaillants en denrées alimentaires n'avaient pas aussi été concernés. Soucieux de pouvoir s'alimenter, les consommateurs affluaient dans les magasins pour se constituer des réserves. Au début, ils repartaient avec deux ou trois grands sacs de riz, pâtes, viande, chocolat, conserves et légumes frais. Puis gagnés par la

panique générale, ils bourraient leurs coffres et banquettes arrière de voiture, ou leurs remorques pour vélo. Des charrettes poussiéreuses étaient même exhumées, ainsi que Rita Zumbrunn put l'observer depuis la fenêtre de son appartement en ville.

Elle ne croyait pas en un long goulot d'étranglement. Elle s'assit sur une chaise du balcon et commença un livre qu'elle voulait lire depuis longtemps. Le soir, elle eut faim et décida d'aller au supermarché acheter le plus urgent. Elle ne le reconnut pas. Le magasin était désert, les rayons vides, le sol collant était jonché d'emballages plastiques déchirés, de tomates éclatées, de bouteilles de bière explosées. Sur le point d'abandonner, elle repéra dans un congélateur, derrière un panneau promotionnel pour du papier toilette, deux cervelas pour 3,20 francs.

Elle partit en vélo vers son endroit favori au bord du fleuve pour allumer un feu et faire griller ses saucisses. Ces jours de catastrophe ont aussi leurs bons côtés, pensa-t-elle en ramassant des branches dans la forêt. On a le temps de lire et profiter de la nature et du calme. C'est alors qu'elle réalisa qu'elle n'avait pas d'allumettes.



Peter Krebs est journaliste indépendant, auteur et rédacteur. De 1998 à 2007, il a dirigé «Via» le magazine réservé à la clientèle des CFF, puis le magazine ATE jusqu'à fin mai 2012. Il est auteur et co-auteur de plusieurs ouvrages spécialisés sur le tourisme et les transports. Et il écrit des nouvelles.



Centre d'entretien de Dietikon:
ici, environ 5000 wagons passent par le
service de maintenance chaque année.

Heavy Metal avec cœur et raison

Ambiance Wall Street à Bâle, odeur d'huile dans le centre d'entretien de Dietikon et wagons chargés à bloc à 4.30 du matin en Valais: le trafic ferroviaire de marchandises est complexe et fascinant. Regard sur l'univers de SBB Cargo.

Texte: Robert Wildi

Photo: Anne Morgenstern





L'équipe de la Dispo de Bâle contrôle en temps réel tout le trafic de marchandises de SBB Cargo sur le réseau ferroviaire suisse.

Le téléphone sonne. «Nous avons un problème!», hurle Thomas Glur quelques secondes plus tard à ses collègues. «Le train d'un client, à Frutigen, est trop faible pour l'itinéraire supérieur via Kandersteg et Goppenstein. Avons-nous fait une erreur de traction?»

C'est le matin, peu après 8.00. Nous sommes dans le département Operations (OP) au siège bâlois de SBB Cargo. T. Glur, responsable de l'équipe de la Dispo de Bâle contrôle en temps réel tout le trafic de marchandises de SBB Cargo sur le réseau ferroviaire suisse. Son poste de travail: quatre grands écrans saturés de tableaux, graphiques et diagrammes. Un scintillement d'informations impressionnant. Les tables des sept membres de l'équipe présents sont disposées autour de lui. Chacun a au moins deux écrans devant lui. On pense à Wall Street, mais ici, les pros de Cargo s'occupent non pas d'actions, mais de la gestion des sillons et des charges à la logistique complexe. En permanence, 7j/7 et 24h/24, par équipe. Sans bruit, sans agi-

tation, avec calme et concentration. En temps normal.

Le principal: la traction juste

Mais pas de matin idyllique aujourd'hui. «Qu'est-ce qui ne va pas avec le train n° 60815?», demande T. Glur. Cliquetis de claviers tout autour de lui. Le personnel de la Dispo s'active en recherches, retrace l'ordre de transport du client et conclut: traction ok. Donc, vu le poids du train, l'équipe Cargo lui a réservé à juste titre un droit de circuler (sillon) pour l'itinéraire inférieur via le tunnel de base du Lötschberg. L'erreur doit donc résider dans la communication avec le client. T. Glur informe son interlocuteur téléphonique. Ensemble, ils organisent une manœuvre de triage pour mettre rapidement le train sur la bonne voie. La pression redescend pour le responsable d'équipe. Il boit une gorgée d'eau. «Ce type de panne est rare, mais quand il survient, nous devons nous donner à fond», nous explique-t-il.

De tels efforts sont fondés. L'équipe de la Dispo a une responsabilité énorme. Chaque jour, elle oriente, coordonne et as-





«Les pannes sont rares mais quand elles surviennent, nous devons nous donner à fond.»
Thomas Glur, régulateur

sure la traction de quelque 2000 trains pour un fret total de 195 000 tonnes. Soit le poids de 350 avions de ligne de type Airbus A380. Les services logistiques de SBB Cargo se chargent de trains de marchandises de clients tiers qui, sur le radar, s'ajoutent aux compositions de SBB Cargo. Pour que l'ordre règne sur le rail en cas de trafic dense, toutes les locs de fret et wagons circulant en Suisse sont numérotés et enregistrés séparément et peuvent être suivis à tout moment. L'OP centralise la gestion de plus de 350 locs. Les plans d'affectation détaillés d'environ 730 mécaniciens, que SBB Cargo emploie actuellement, sont établis ici.

Les 94 membres de l'équipe Operations s'investissent à fond au quotidien

pour les clients. Le département est à la fois le cœur et le cerveau de SBB Cargo. Ici sont activés les leviers de tous les processus opérationnels et l'OP est le premier interlocuteur des 2000 clients faisant actuellement appel aux services de SBB Cargo. «Nous leur garantissons un fonctionnement sans heurt sur le rail, des livraisons ponctuelles, une communication rapide et des tâches administratives sans faille», résume Urs Gähwiler, responsable du département.

La compétence reste primordiale

Son équipe accepte 2000 ordres de transport par jour, dont 93% saisis en ligne par les clients eux-mêmes. Ils sont entrés directement dans le système d'information Cargo (CIS). Après quoi le chrono est déclenché. La période allant de la réception de la commande à la facturation correcte, en passant par la création d'une chaîne de transport et la réservation des bons sillons, ne doit pas être plus longue qu'un

La compétence humaine reste primordiale malgré la technologie.

match de foot. «En réservant chez nous 90 minutes avant l'heure de départ souhaité, on est servi dans les temps», promet Urs Gähwiler. SBB Cargo est jugée à cette aune.

La compétence humaine reste primordiale malgré la technologie. Surtout en cas d'incident. Si des événements inattendus, des retards ou des suppressions de trains surviennent sur les rails ou à proximité, les clients doivent en être informés immédiatement et des solutions alternatives doivent leur être présentées. Les conseillers à la clientèle OP agissent aux côtés de l'équipe de la Dispo. On les reconnaît rapidement: téléphone à l'oreille, sourire sympathique. L'empathie est de mise. Dans le cadre du projet global du groupe CFF pour augmenter la satisfaction de la clientèle, U. Gähwiler a formé intensive- >



Les roues subissent de fortes sollicitations au quotidien – tout est donc contrôlé d'autant plus méticuleusement.

ment ses collaborateurs à la communication proactive et a introduit une gestion constructive des solutions. «Chez nous, il n'y a pas de «ça ne va pas» qui tienne.»

Repousser les limites n'est pas l'apanage des seuls collaborateurs de l'équipe OP. Dans tous les départements de SBB Cargo s'applique la directive prônant plus de productivité et d'efficacité en dépit de faibles ressources financières. Pour la première fois depuis 40 ans, la société a renoué l'an dernier avec un bilan positif, lequel a perduré au cours du premier semestre 2014. Cette tendance positive doit se confirmer, d'autant plus que lors de la prochaine session d'hiver, le Conseil national débattrait sur le thème de «L'avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire»: notamment dans le cadre de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (voir article page 28).

Check-up sur la voie 310

Travail assidu dans les centres d'entretien de SBB Cargo. Sur les sites de MuttENZ, Chiasso et Dietikon, quelque 13 000 wagons de marchandises sont contrôlés, réparés, réglés, vissés et soudés par le service de maintenance. Dietikon, site de notre prochaine visite, en totalise 5000 à lui seul. A l'arrivée, impressions inédites en contre-plongée. La voie 310 de la halle d'entretien à quatre voies est pourvue d'une fosse. Elle permet à deux employés Cargo d'inspecter les wagons par dessous. Leurs lampes de poche éclairent les plus petits recoins.

«Un diagnostic important», dit Martin Schwendimann, chef d'équipe du centre d'entretien à la tête de 29 collaborateurs. «Sur les wagons de marchandises, le soubassement et les essieux concentrent l'essentiel des réparations.» Ils subissent de fortes sollicitations dans le trafic quoti-

dien. L'usure est d'autant plus forte. Ne pas voir un défaut peut se révéler ensuite catastrophique. Et donc tout est méticuleusement noté, documenté et saisi dans le système SAP central à l'aide du numéro du wagon.

«Le soubassement et les essieux concentrent l'essentiel des réparations.»

MARTIN SCHWENDIMANN,
RESPONSABLE D'ÉQUIPE

Après le contrôle à l'arrivée, le wagon est placé par l'équipe de manœuvre sur le stand de réparation, puis hissé à l'aide d'un puissant pont élévateur. C'est l'élément clé de l'installation. «Aucun danger! Ces manœuvres sont de la routine pour



Odeurs de métal et de graisse: l'équipe du centre d'entretien à Dietikon.

nous», nous rassure un employé qui nous voit reculer avec appréhension. Des collègues le rejoignent, armés d'outils tels que des clés géantes qu'on ne verra jamais dans un atelier de bricoleur. Puis les soudeurs entrent en lice. Les étincelles jaillissent, des odeurs de métal et de graisse se mêlent et on ne s'entend plus parler.

Plus loin, deux spécialistes du triage sortent un wagon de la halle à l'aide d'une loc. Le Heavy Metal rejoint le ballet artistique quand des véhicules pesant des tonnes sont habilement manœuvrés et répartis sur les trois autres voies de la halle. Là, des constructeurs mécaniques, des mécaniciens industriels et des mécaniciens-ajusteurs sont prêts à poursuivre les réparations. Une équipe de trois personnes va justement s'occuper d'un ancien wagon. Les parois du véhicule sont fortement incurvées. «Les transports d'acier lourd ou de gravats les sou- >



Photos: mise à disposition (3)



INTERNET

Le rail en réseau: trois internautes fans de train racontent leur passion.

1 Thomas Stutz:

 eisenbahnfotos.ch

«L'avènement du numérique m'a fait aimer le monde de l'image. Je suis passionné de photo et consacre beaucoup de mon temps libre à ce hobby. Collaborateur des CFF au secteur Infrastructure, ma fascination pour le rail relève de l'évidence. Comme j'aime aussi les paysages naturels, j'associe les deux dans mes photos. Je gère mon site Internet depuis douze ans. Je suis content quand mes photos de trains de marchandises et de trains voyageurs plaisent aussi à d'autres personnes. Pour trouver toujours de nouveaux sujets de train à intégrer dans de beaux paysages, je pars en reportage photo et reviens avec des centaines de clichés. Après un tri minutieux, il n'en reste en général qu'une ou deux douzaines pour le site Internet. Ces deux prochaines années, on me verra sûrement avec mon appareil photo sur la ligne de faite du Gothard. Là, j'aimerais documenter les opérations en cours avant que la plupart des trains ne traversent le nouveau tunnel de base en 2016.»

2 Mark Peters:

 facebook.com/trainswiss

«Chauffeur routier originaire des Pays-Bas, je voyage souvent en Suisse. Le secteur logistique me fascine. Enfant, je regardais tous les jours les trains de marchandises qui passaient par Winterswijk, la ville où je vivais. Je suis tout de suite tombé amoureux du chemin de fer suisse. Les trains de marchandises surtout ont quelque chose de spécial. Beaucoup de locs ont plus de 50 ans et fonctionnent encore impeccablement grâce à une maintenance parfaite. Même des modèles

plus simples atteignent 6000 ch, trois fois autant que la moyenne des locs en Hollande. En Suisse, les trains de marchandises de 50 wagons ne sont pas chose rare. Je suis aussi fasciné par les gares de triage comme Limmattal. Une fois, j'ai garé mon camion à proximité pour la nuit. Au lieu de dormir, j'ai regardé jusqu'à l'aube les manœuvres de triage – une prouesse logistique. Par plaisir, je me suis mis à photographier les chemins de fer suisses et à partager les photos avec d'autres fans sur Facebook. Maintenant nous gérons le site à trois et avons déjà 1750 personnes qui nous suivent. Cet écho positif m'encourage à continuer.»

3 Sandro Hartmeier:

 bahnonline.ch

«Je m'estime chanceux d'avoir fait de mon hobby mon métier. Parallèlement à mon activité d'agent commercial indépendant, j'ai créé un portail dans lequel j'investis aujourd'hui 50% de mon temps de travail. Je publie des textes et des articles sur le rail. Il s'agit souvent de communiqués de presse que j'enrichis avec mes propres infos et photos. Une grande partie de ces articles est le fruit de mes recherches. Actuellement, le site comporte 11 000 textes et un nombre incalculable de photos. J'aimerais fournir aux quelque 60 000 personnes qui visitent le site chaque mois, des faits et infos de fond que l'on ne trouve pas dans les journaux. De nombreux internautes me trouvent via une recherche sur Google et croient avoir atterri sur un site officiel des CFF. Les demandes de tarifs et d'horaires ne sont donc pas chose rare. Grâce à la publicité et aux annonces, le portail s'autofinance désormais. Cela m'encourage à continuer de le développer. Il sera complètement remanié sous peu.»

mettent à de fortes sollicitations dans les virages», explique M. Schwendimann. Les hommes réparent, ajustent, remettent en état. Le chef aussi met la main à la pâte, étudie le procès-verbal de contrôle, lubrifie, manie le marteau, actionne le pont élévateur. Ici, pas de «ronds-de-cuir» – message relayé par les bras tatoués de ce polymécanicien et technicien de production spécialisé. M. Schwendimann aime son travail. «50% de gestion et d'administratif, 50% sur le front, c'est bien.» En général, il se charge personnellement d'initier les nouveaux collaborateurs. Une tâche qui requiert persévérance et patience. «Avant que quelqu'un ait compris tous les processus et devienne autonome, il faut compter deux à trois mois», précise-t-il.

La pression est considérable. Les wagons entrants doivent retourner le plus vite possible dans le trafic. «Ces dernières années, la flotte de SBB Cargo est passée progressivement de 15 000 à 7250 wagons

«Nos processus gagnent en efficacité.»

MICHEL TROMBERT,
CHEF D'ÉQUIPE SUPPLÉANT SAINT-MAURICE

de marchandises», explique M. Schwendimann. En revanche, aucune baisse de prestation et de productivité. La disponibilité opérationnelle de la flotte et le temps d'affectation par wagon ont donc fortement augmenté. Et ce aussi grâce à des travaux de maintenance rapides et précis.

Double expresso à la pause

Une performance accrue avec moins de moyens – c'est le lot de la Production Cargo Régionale (RCP) de SBB Cargo. Son rôle: la distribution capillaire des marchandises aux clients. Sous la houlette de Siegfried Flury, la RCP a été réorganisée il y a deux ans. 200 postes et 33 véhicules de manœuvre y ont été supprimés, la qualité maintenue et orientée sur les besoins des clients. Environ 950 personnes y tra-

vailent aujourd'hui dans 48 équipes RCP réparties dans toute la Suisse. Leur autonomie, leur compétence et leurs aptitudes se sont développées progressivement. «En 2013, nos collaborateurs ont totalisé plus de 10 000 jours de formation et de perfectionnement», déclare S. Flury. Il précise que dans toute la RCP, seuls 14 collaborateurs exercent encore une seule fonction. «Tous les autres sont polyvalents et peuvent accomplir au minimum deux tâches, voire plus, ce qui rend la gestion des affectations très flexible.»

Nous rendons visite à l'équipe RCP de Saint-Maurice. Peu avant 9.00 du matin, notre train, venu de Viège, arrive dans ce village du Bas-Valais sous un soleil éclatant. C'est Cargoland ici, car la première voie à côté du quai exhibe une composition de wagons de marchandises longue de 100 mètres. Les wagons ouverts sont pleins de pierres de ballast. A 150 m, deux silhouettes vêtues d'orange et casquées se dirigent vers un petit bâtiment.

Pause de 9.00 pour l'équipe RCP. Nous nous joignons à eux. Des SMS sont envoyés. Un jeune collaborateur s'amuse des dernières nouvelles. Il est nouveau dans l'équipe qui, du fait de la réorganisation, est passée de 30 à 23 hommes. «Intéressant et diversifié», c'est ainsi qu'il nous décrit son travail d'agent de manœuvre. Un mécanicien se fait un double expresso pour lutter contre la fatigue. Sa journée de travail tire déjà à sa fin. Il la débute chaque jour à 3.30, pour se préparer au triage du train de Bâle qui arrivera à 4.29. Il en sera de même pour trois autres trains chargés à bloc en provenance de Lausanne et qui arrivent chaque jour à Saint-Maurice. Ils transportent des gravats, du sable, des éboulis ou encore de la fécule de maïs et des denrées alimentaires. L'équipe Cargo les réceptionne, manœuvre chaque jour plus de 100 wagons de marchandises et les regroupe dans de nouvelles formations qui quittent ensuite Saint-Maurice pour être livrées à la clientèle régionale. Environ un tiers des wagons entrants continue sur Monthey, où SBB Cargo dessert de gros clients tels que Syngenta ou BASF. Villeneuve et Martigny (Holcim) font >



En haut: Partenariat de longue date. L'équipe RCP de Saint-Maurice en intervention chez Famsa à Massongex.

En bas: L'équipe Cargo manœuvre chaque jour plus de 100 wagons de marchandises et les regroupe dans de nouvelles formations.



aussi partie des principales gares de destination.

A travers le tunnel avec du ballast

Malgré le personnel restreint, les nouvelles formations de trains quittent Saint-Maurice à l'heure. «Nos processus gagnent en efficacité», dit Michel Trombert. Aujourd'hui, il remplace Dominique Evéquo, le chef d'équipe absent et s'acquitte de tâches administratives dans la pièce voisine. Le clavier de son ordinateur montre qu'il est rarement utilisé par des mains propres. Vétéran de l'équipe, M. Trombert a effectué son apprentissage ici il y a déjà 40 ans.

Les temps ont changé. Autrefois il y avait moins de trains. Ils étaient recensés dans des listes manuscrites. Le triage durait plus longtemps car la technique était rudimentaire. «Autrefois, on pesait chaque wagon nous-même», dit M. Trombert. Maintenant, les clients s'en chargent dans les gares de destination. «Et c'est tout à leur avantage car ils peuvent ainsi mieux contrôler leurs livraisons.» Pour lui, une chose n'a pas changé en quarante ans: «Mon énorme fascination pour le trafic ferroviaire de marchandises.»

Le téléphone sonne. «Salut, ça va bien chez vous?» M. Trombert entend une voix familière à l'autre bout du fil. Celle d'une collaboratrice de Famsa SA. La fabrique d'agglomérés se trouve dans le village voisin de Massongex, séparé de Saint-Maurice par un simple tunnel. Famsa est un client Cargo de longue date et principal

«La coopération avec Saint-Maurice est bien rodée.»

LUIS RICARDO, DIRECTEUR DE FAMSA

fournisseur de ballast pour la construction des voies des CFF. Voici donc dévoilé le secret du fret de ballast vu à notre arrivée. Trente wagons de marchandises passent au triage de Saint-Maurice chaque jour pour être chargés et déchargés chez Famsa.

Nous prenons le train suivant pour Massongex, pour voir tout cela de plus près. Des hommes costauds chargent le ballast avec des mouvements et des gestes routiniers. Le travail est fatigant et l'am-

bianche beaucoup plus bruyante que de l'autre côté du tunnel. Mais la bonne humeur règne. «La coopération avec Saint-Maurice est bien rodée», dit Luis Ricardo, directeur de Famsa. Nous résolvons les difficultés en partenariat. «Nous n'avons encore jamais eu à déposer de réclamation chez Cargo à Bâle.» Et les mesures d'économie de SBB Cargo n'auraient eu aucun impact négatif sur la qualité haut de gamme du service.

«Reculez!», ordonne une puissante voix masculine. Nous mettons une distance de sécurité entre lui et nous. Le train s'ébranle à grand bruit avec un nouveau chargement de ballast et disparaît dans le tunnel. Il est déjà attendu à Saint-Maurice. —



«Intéressant et diversifié»: les gestes de l'équipe RCP à Saint-Maurice sont bien rodés et précis.

tiny.cc/dietikonFR
Heavy Metal au sens propre – Reportage dans le centre d'entretien de Dietikon.

Qui dit quoi?

Enquête: Pirmin Schillinger

«Comment imaginez-vous le trafic de marchandises en 2030?» Réponses de personnalités du transport et de la logistique.

PETER GALLIKER

CEO GALLIKER TRANSPORT AG,
MEMBRE DU COMITÉ DE L'ASTAG



«Le client est au centre du trafic marchandises et de la logistique. Il en sera de même en 2030. Il importe donc de satisfaire aussi bien que possible les différents besoins. «Plus rapide, plus flexible, mieux!» Telle doit être la devise. Le transport routier fera au mieux – en collaborant au mieux avec le train.»

FABIO REGAZZI

ENTREPRENEUR, PRÉSIDENT DE SWISS SHIPPERS' COUNCIL, CONSEILLER NATIONAL PDC



«Ma vision pour 2020 et pas seulement pour 2030: devenue indépendante du groupe, SBB Cargo s'est consolidée grâce à la participation d'entreprises privées. Uniquement tractionnaire, elle est le partenaire

privilegié des entreprises logistiques qui avec les chargeurs, perfectionnent leurs réseaux multimodaux en fonction du marché. Les politiques ont aligné les conditions du marché des entreprises ferroviaires de transport sur celles du reste de la branche logistique et permis une vraie concurrence entre elles. La Confédération et les cantons fournissent à l'économie des sites bien desservis et des capacités de réseau suffisantes. Un puissant régulateur ferroviaire veille à une concurrence équitable entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises et entre les entreprises ferroviaires.»

ADRIAN AMSTUTZ

ENTREPRENEUR, CONSEILLER NATIONAL UDC
ET PRÉSIDENT CENTRAL DE L'ASTAG



«En 2030, la politique du trafic marchandises, aujourd'hui orientée unilatéralement sur le rail en raison de mauvais investissements et de coûts d'exploitation exorbitants, sera corrigée par le peuple qui

paie. Le peuple et les cantons auront alors contraint les politiques à effectuer les investissements selon un «Plan directeur trafic marchandises et logistique». Cela afin que les divers modes de transport – route, rail, air et eau – puissent garantir à notre pays de façon efficace et abordable les indispensables approvisionnement et élimination.»

EVI ALLEMANN

CONSEILLÈRE NATIONALE PS ET PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE)



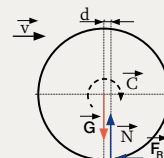
«J'espère que le trafic marchandises de 2030 évoluera là où il fait écologiquement sens: sur le rail. Des voies et sillons supplémentaires lui permettent de se déployer. La Confédération favorise le trafic intérieur et une collaboration optimale entre route et rail. Dans le trafic transalpin, des conditions importantes pour une intensification des transports sur le rail ont été créées avec le corridor de 4 m, le tunnel de base du Gothard et le rejet d'un second tube routier au Gothard. Une bourse du transit alpin régulant le trafic des camions selon des principes d'économie de marché, va être activée à l'échelle européenne.»

>

Glossaire

A

ADHÉRENCE – la vitesse relative des deux entités considérées (rail et roue) est nulle. La roue roule sur le rail et transfère, au niveau du point de contact, l'effort de freinage du véhicule au rail jusqu'à la valeur limite maximale du coefficient d'adhérence. Dans le cas du système roue-rail, le coefficient d'adhérence peut atteindre environ 25% de la charge à l'essieu dans des conditions optimales, et dans la plupart des conditions météorologiques, environ 15% de la charge à l'essieu.



C

CABOTAGE – Acheminement de personnes ou de marchandises à l'intérieur d'un pays au moyen d'un véhicule provenant d'un autre pays. On appelle «grand cabotage» le trafic entre deux pays avec un véhicule d'un pays tiers. Le cabotage n'est permis que dans quelques cas.

CHAUSSÉE ROULANTE – La chaussée roulante (CR) est un train qui achemine sur le rail des camions complets, voire des semi-remorques.

E

ECM – Entity in Charge of Maintenance (ECM) désigne l'entité en charge de la maintenance du matériel roulant. Cette entité est chargée de l'exécution des dispositions légales relatives à l'entretien du matériel roulant.

EXPÉDITION – Société de services dans le trafic marchandises qui se charge de l'envoi des marchandises. Le transporteur est un prestataire de transport par rail, camion, avion, navire ou bateau fluvial.

suite glossaire



FERROVIPATHE — Désigne en plaisantant les personnes qui consacrent intensivement leurs loisirs au train.



FIFO — First in – first out (FIFO) en logistique des marchandises, principe selon lequel les premiers stocks entrés doivent si possible être les premiers utilisés.



GSM-R — Global System for Mobile Communication – Railway est le système radio numérique servant à transmettre la langue et les données destinées aux applications ferroviaires. Ce système fait partie des conditions requises par l'UE pour l'interopérabilité.



ICT — L'installation de contrôle des trains (ICT) est un équipement de mesure le plus souvent fixe installé sur la voie, qui contrôle divers paramètres concernant la sécurité, au passage des trains roulant à la vitesse de circulation. Le réseau des CFF comporte plus de 100 ICT placées à d'importants points stratégiques.

INTERDICTION DE CIRCULER LA NUIT — En Suisse, les véhicules à moteur dédiés au transport des marchandises et dont le poids excède 3,5 t ne sont pas autorisés à circuler sur les routes entre 22.00 et 5.00. L'interdiction de circuler le dimanche s'applique aux dimanches et jours fériés.

INTEROPÉRABILITÉ — On entend par là l'aptitude de divers systèmes, techniques et organisations à fonctionner ensemble. Le respect des normes communes garantit un trafic ferroviaire sûr et direct sur le réseau européen.



JUST-IN-TIME — Concept logistique dans lequel l'entreposage des matières premières et des produits semi-finis est réduit à un minimum absolu. Ici la ponctualité et la flexibilité des transports sont décisives.



LOGISTIQUE URBAINE — Concepts d'approvisionnement des agglomérations afin d'optimiser les livraisons et enlèvements via une mise en réseau des chaînes de livraison individuelles.

BERNHARD METZGER

RESPONSABLE DE LA DIRECTION LOGISTIQUE TRANSPORT FÉDÉRATION DES COOPÉRATIVES MIGROS



«Le trafic marchandises et la logistique en Suisse seront plus importants d'ici 2030 et déterminants dans la réussite d'une entreprise. Le trafic ferroviaire ne se fera plus en priorité de nuit mais aussi le jour. Le trafic routier de mar-

chandises, lui, sera moins visible de jour car contraint de circuler la nuit pour permettre le trafic voyageurs. Pour réduire la surcharge du trafic et les coûts élevés du transport, d'ici 2030 il sera décidé de manière contraignante que les capacités de transport non utilisées sur tous les modes de transport devront être rendues transparentes en temps réel par les divers prestataires et commercialisées au coût marginal. La distribution capillaire dans les grandes villes telles Zurich, Berne et Genève se fera avec de nouveaux concepts de transport pilotés par une instance supérieure aux entreprises.»

THOMAS SCHWARZENBACH

DIRECTEUR SPEDLOGSWISS



«Le commerce traditionnel recule au profit du commerce en ligne, engendrant une charge accrue des réseaux de transport. Le trafic marchandises planifiable remportera un succès croissant auprès des consommateurs privés et de l'économie. Les modes de transport ne peuvent plus être considérés séparément: un transport sensé et économique – justement dans le trafic transfrontalier – ne peut se faire qu'en tenant compte de tous les modes de transports présents. D'ici 2030, les désaccords d'hier entre modes de transport cèderont la place à une réflexion entre trafic marchandises et trafic voyageurs. Sur le rail, le handicap du trafic marchandises est réduit par de nouveaux concepts pour le prix du sillon et l'ancienne réglementation des priorités en faveur du trafic voyageurs est redéfinie et équilibrée. Le trafic marchandises en Suisse ne sera pas le plus rapide possible, mais aussi planifiable que possible.»

«Le trafic marchandises et la logistique en Suisse seront plus importants d'ici 2030 et déterminants dans la réussite d'une entreprise. Le trafic ferroviaire ne se fera plus en priorité de nuit mais aussi le jour. Le trafic routier de mar-

ULRICH GIEZENDANNER

ENTREPRENEUR DANS LE TRANSPORT ET CONSEILLER NATIONAL UDC



«La solution pour le trafic marchandises s'appelle: «conformité avec la réalité». La politique doit rester à l'écart de ce trafic complexe. On pourra alors espérer maîtriser les volumes croissants de marchandises

sur la route et sur le rail en 2030. La route pour desservir le territoire, le rail pour les grosses quantités et les longues distances. Exploiter les atouts des modes de transport et tirer les leçons des erreurs. Le marché détermine les modes de transport et c'est la chance de la route et du rail. Ensemble ça va mieux.»

JOSEF JÄGER

DIRECTEUR ET PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE CAMION TRANSPORT AG



«Je suis convaincu que le rail peut être rentable dans le trafic marchandises. L'esprit de l'époque donnera de nouvelles impulsions au trafic ferroviaire de marchandises. Peut-être l'association route/rail réussira-t-elle à être attirante.

Vouloir promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises implique une amélioration de l'infrastructure routière. A ce titre, je compte sur les constats des politiques et l'action qui en découlera. Seule la combinaison des deux modes est compétitive!»

LEO EBNETER

RESPONSABLE LOGISTIQUE COOP



«La densification du trafic nous contraint à raisonner différemment. L'avenir exige des concepts visionnaires. Nous voulons exploiter les atouts de chaque mode de transport, route, rail et trafic combiné. Pour

Coop, le projet «Cargo souterrain» est novateur: il vise à délester la route et à transférer du trafic marchandises sous terre. Ce délestage existera en 2030 et les premières agglomérations telles que Zurich seront desservies ainsi.»

NILS PLANZER

CEO PLANZER TRANSPORT SA



«Planzer souhaite à SBB Cargo de devenir une entreprise orientée vers l'économie privée, qui saura s'imposer sur le marché grâce à des prestations compétitives et sans subventions, devenant ainsi pour nous un partenaire solide et fiable. Nous souhaitons aussi les mêmes conditions cadres pour tous les modes de transport, concrètement un ajustement avec ceux de la route. Ainsi seulement pourrions-nous proposer une offre optimale à nos clients et donc à la population suisse.»

FORTUNAT SCHMID

RESPONSABLE SERVICES ET RÉGIONS COOPÉRATIVE FENACO



«Le trafic ferroviaire de marchandises sur le territoire et surtout le trafic par wagons complets (TWC) se concentreront en 2030 sur moins de lignes, qui seront donc plus fréquentées. Le trafic combiné prendra de

l'importance vu l'augmentation des embouteillages sur les routes nationales. Mais cette évolution n'interviendra que si le trafic intérieur a les capacités et priorités de sillons nécessaires sur ces grands axes et si les coûts du fret de porte à porte restent compétitifs face au transport routier direct. Les investissements privés dans la logistique du chargement et les voies de raccordement doivent avoir une sécurité à long terme. Sinon on n'investira plus que dans des solutions à court terme et les transports se feront d'abord sur la route. En 2030, la Suisse affrontera le fait que tous les flux de marchandises et de voyageurs n'auront pas de place sur les réseaux ferroviaire et routier existants.»

O

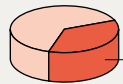
ORGANISATION — Répartition quantitative des ordres compte tenu des délais de livraison et des capacités du moment.

OPÉRATEUR — Les opérateurs développent, organisent et commercialisent les transports dans le trafic combiné (TC). Ils commandent les wagons auprès des entreprises ferroviaires, s'en occupent, surveillent les transports et coordonnent la mise à disposition des unités de chargement pour le client, en étroite collaboration avec les exploitants de terminaux.

R

RÉPARTITION MODALE (MODAL SPLIT)

— Répartition du volume du trafic entre les modes de transport; indice décrivant la part de chaque mode par rapport à l'ensemble du trafic ou à un segment déterminé du trafic (p. ex. trafic marchandises).



Part du rail dans le transport global de marchandises en Suisse 36.1%

RPLP — La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est le péage routier proportionnel à la distance, au poids et aux émissions. Il englobe les coûts routiers (construction, exploitation, entretien) et une partie quantifiable des coûts externes (accidents, bruit, pollution de l'air) et sert en partie à financer l'infrastructure ferroviaire.

S

SILLON — Itinéraire d'un train, défini dans le temps et l'espace. Ce terme correspond à la notion de «slot» ou de «créneau horaire» dans le trafic aérien. Le nombre de sillons possibles renseigne sur la capacité d'un tronçon déterminé.

T

TRAFIC PAR WAGONS COMPLETS —

Transport de marchandises dans des wagons spéciaux. En cas de besoin, ceux-ci sont triés un à un. Le trafic par wagons complets est surtout compétitif là où le destinataire et l'expéditeur peuvent être desservis grâce à une voie de raccordement.



76% des trains de SBB Cargo dans le trafic intérieur sont ponctuels. Base du calcul: limite de 3 minutes de retard.

TRAFIC INTÉRIEUR — Trafic dont l'origine et la destination se trouvent en Suisse. A distinguer du trafic d'origine et de destination, du trafic d'importation, du trafic d'exportation et du trafic de transit.

TRANSPORT COMBINÉ NON

ACCOMPAGNÉ — Transport d'un véhicule à moteur, non accompagné de son conducteur, par un autre mode de transport (p. ex. ferry-boat ou train) ou transport de conteneurs ou de caisses mobiles par plusieurs modes (p. ex. rail-route ou bateau rhénan-rail).

V

VALUE ADDED SERVICES — Prestations supplémentaires qui augmentent la valeur ou le profit des services de base; chez SBB Cargo p. ex. prestations logistiques, triage des wagons du client, gestion du parc, dédouanements, etc.

VOIE DE RACCORDEMENT —

Voie privée reliant au réseau ferroviaire public les entreprises industrielles, les centres de distribution, les entrepôts, etc. Les voies de raccordement rendent possible le transport ferroviaire des marchandises sans transbordement de l'expéditeur jusqu'au destinataire.

1343 voies de raccordement sont reliées à l'infrastructure des CFF



Cet article contient des informations issues du glossaire de l'Office fédéral des transports (OFT). Voici l'adresse www.bav.admin.ch/glossar

«Nous devons transformer la nuit en jour»

SBB Cargo achemine par jour plus de 60 trains pour La Poste Suisse. Entretien entre Dieter Bambauer, responsable PostLogistics et Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo sur les retards, les wagons de marchandises intelligents et l'invasion des drones.

Interview: Roy Spring
Photo: Jorma Müller

M. Bambauer, la Poste et SBB Cargo voyagent en train depuis des décennies. De A à B, tous les jours. Pourquoi restez-vous fasciné par l'entreprise ferroviaire?

BAMBAUER: Acheminer les produits les plus divers quelles que soient les conditions et satisfaire les clients, quelle tâche passionnante! Nous ne sommes pas qu'exécutants, mais aussi moteurs dans un marché mondial. Et l'homme est toujours au centre.

M. Perrin, la logistique postale vous fait penser d'abord à la Gotthardpost (Diligence du Gothard) ou au Spanisch-Brötli-Bahn (train des petits pains espagnols)?

PERRIN: A la Gotthardpost! Elle est mythique en Suisse, comme le fut la Gotthardbahn et comme le sera sûrement aussi le tunnel de base du Gothard dès 2016.

Le train et la Poste ont historiquement des points communs. Lesquels sont encore importants aujourd'hui?

PERRIN: Dès le début, la Poste a exploité les possibilités du rail. Autrefois, les trains de voyageurs transportaient aussi du courrier. Ainsi le réseau ferroviaire est-il

devenu le système de communication suisse. Bien sûr, aujourd'hui des systèmes logistiques très complexes ayant leurs propres trains œuvrent en coulisse, mais dans le principe, rien n'a changé.

BAMBAUER: Autre lien: la Poste et les CFF appartiennent toutes deux à la Confédération et sont des fournisseurs de prestations de base. Cela permet une

«Dès le début, la Poste a exploité toutes les possibilités du rail.»

NICOLAS PERRIN

orientation stratégique claire vers les besoins du pays. C'est à mon sens un préalable idéal pour une collaboration profitable dans l'intérêt du marché et de la population.

Mais qu'y a-t-il de profitable quand un colis atterrit d'abord à Zurich alors que le client l'envoie de St. Moritz à Samedan? Pourquoi cette centralisation?

BAMBAUER: Non, il n'atterrit pas à Zurich mais à Frauenfeld! (rires) Le para-

doxe de la logistique efficace est qu'elle semble parfois inefficace de prime abord. Mais, si l'on se distancie de l'envoi unitaire, le regroupement de quantités énormes révèle l'importance stratégique globale. C'est le garant d'une efficacité maximale.

Le géant jaune est-il trop peu présent sur le rail?

PERRIN: Non. La Poste utilise le rail de façon ciblée, compte tenu de ses atouts. La logistique moderne du transport est fascinante car on développe des concepts englobant divers modes de transport. Chez nous, il s'agit essentiellement de la route et du rail. A Bâle, nous voudrions aussi associer mieux le bateau à l'avenir. La mobilité combinée est porteuse d'avenir et rend la logistique encore plus passionnante.

Apparemment, ce sujet vous passionne depuis longtemps déjà. Sinon vous n'auriez pas opté pour une carrière dans la logistique.

BAMBAUER: Quand j'étais étudiant, on parlait de gestion d'entreprise. Aujourd'hui, on dit probablement gestion logistique. J'avais choisi cette matière qui intéressait peu de monde alors. Tous vou-

«On voit clairement que maintenant SBB Cargo se sent correctement positionnée», dit Dieter Bambauer (g) responsable de PostLogistics à Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, au centre colis de Härkingen.



laient étudier le marketing, mais je n'ai jamais regretté mon choix.

Comment a-t-elle évolué au fil des ans?

PERRIN: La capacité à avoir une marchandise au bon moment au bon endroit est de plus en plus un facteur clé déterminant la réussite ou l'échec d'une entreprise. J'irai même jusqu'à dire ceci: aujourd'hui, la logistique est au moins aussi importante que la production et qu'un bon marketing.

BAMBAUER: La plupart des entreprises savent que la logistique est un facteur concurrentiel majeur. Dans les secteurs très compétitifs, la logistique est souvent l'élément de différenciation déterminant. Nous le voyons souvent chez nos clients: ils achètent le même produit que la concurrence, mais le sentiment du meilleur «dernier kilomètre» apporte un avantage concurrentiel final décisif.

En étroite collaboration avec SBB Cargo, la Poste garantit l'approvisionnement en lettres et colis à l'échelle nationale. Qu'est-ce qui importe dans la coopération?

PERRIN: Nous sommes conscients que les meilleures solutions ne peuvent être développées qu'en partenariat. Ensemble, nous nous efforçons d'apporter en permanence sur le rail des innovations avantagieuses pour tous.

BAMBAUER: Une relation de confiance s'est développée au fil des ans. Nous sommes de part et d'autre en mesure de déceler les besoins mutuels et de nous renseigner afin de fournir au client une prestation haut de gamme.

Quel volume SBB Cargo transporte pour la Poste?

PERRIN: Que la Poste compte parmi nos plus gros clients en Suisse n'est pas un secret. Pour vous donner un ordre de grandeur: nous acheminons chaque jour 52 trains de colis et 15 trains de courrier.

Récemment, au terme d'un appel d'offre, SBB Cargo a remporté le contrat pour l'ensemble des transports ferroviaires de la Poste en Suisse. Qu'est-ce qui vous réjouit particulièrement?

PERRIN: Je me réjouis doublement. D'une part, que notre offre ait su convaincre la Poste. D'autre part, que notre collaboration déjà ancienne puisse se poursuivre.

Pourquoi SBB Cargo est un bon partenaire?

BAMBAUER: Parce que la qualité est là et parce que la ponctualité est décisive. Voici un exemple: quand un train de colis accuse 20 mn de retard, il se peut que la livraison habituelle de colis le lendemain ne fonctionne plus dans les temps dans les régions correspondantes.

SBB Cargo s'est repositionnée en conséquence. Comment avez-vous vécu le changement?

BAMBAUER: On sent que SBB Cargo maîtrise maintenant parfaitement son rôle de prestataire œuvrant dans un contexte très exigeant.

La Poste investit environ 50 millions de francs dans ses centres de tri des colis à Härkingen, Frauenfeld et Daillens. Quelles évolutions se profilent?

BAMBAUER: Le marché des colis enregistre une croissance constante grâce à l'e-commerce. Elle a été de 3% en 2013. Le

besoin en livraison plus rapide a presque triplé: la part Priority a augmenté de 17% au cours des 10 dernières années et représente presque 50%. Il en a résulté des exigences à satisfaire pour le tri.

Le client devra-t-il payer plus pour son colis à l'avenir?

BAMBAUER: Dans l'activité colis, les marges sont correctes, pas mirifiques. Nous œuvrons sans cesse à l'optimisation de nos processus et structures. De plus, nous développons en permanence de nouveaux produits et de nouvelles solutions. La question des hausses de prix n'intervient que lorsque les potentiels d'optimisation sont épuisés en raison des hausses de coûts ou quand nous pouvons proposer à nos clients un spectre élargi de prestations.

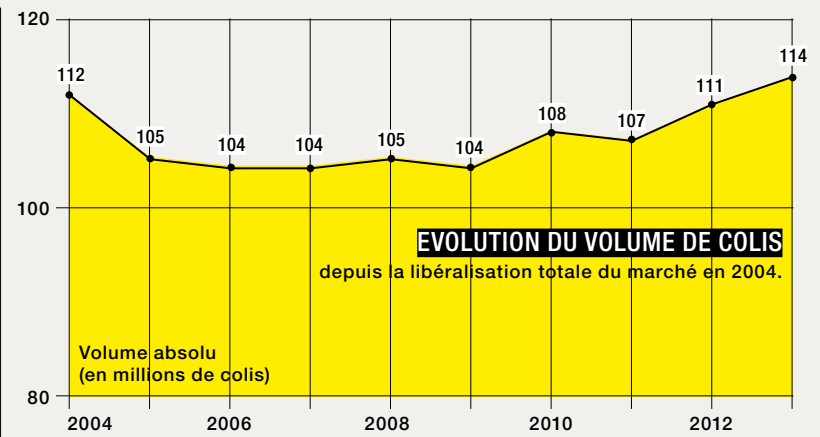
Quelle est la position de la Suisse par rapport à l'Europe? Toutes deux peuvent travailler confortablement dans un marché relativement protégé.

PERRIN: La logistique n'est jamais confortable! Je ne connais personne qui ne doive pas fournir des efforts extrêmes. Et sûrement pas en Suisse avec les distances courtes, la forte densité de population du Plateau et la topographie accidentée dans les Alpes.

BAMBAUER: Pays de transit entre le nord et le sud, la Suisse doit relever un lourd défi. En termes de concepts nationaux, la

LE JAUNE INTERPELLE – POSTLOGISTICS

PostLogistics, secteur du groupe de La Poste Suisse, est leader logistique en Suisse. Avec plus de 5400 emplois à plein temps, elle a réalisé l'an dernier un chiffre d'affaires de presque 1600 millions de francs.



Source: La Poste Suisse



blog.sbbcargo.com

structure de nos coûts diffère totalement de celle de nos concurrents européens. Un transport en Suisse est 50% plus cher que dans les pays voisins. Il faut le savoir si l'on veut réussir dans cette activité en Suisse.

Récemment dans les médias, la vision d'une livraison de colis par drones a fait sensation. Scénario réaliste?

BAMBAUER: Le ciel suisse s'obscurcirait instantanément si le matin, nous livrions nos 400 000 à 500 000 colis par drones. (Rires) Sérieusement: toute provocation recèle une part de vérité, une idée, une vision, et cela donne à réfléchir. Nous trouverons bien évidemment encore de nombreuses solutions nouvelles dans la livraison des colis. Mais j'exclus celle des facteurs tombés du ciel ...

«Un transport en Suisse est 50% plus cher qu'à l'étranger.»

DIETER BAMBAUER

Pourtant, les clients sont de plus en plus impatients: connaissons-nous bientôt le concept «Same-Day-Delivery»?

BAMBAUER: Il existe déjà à La Poste Suisse, avec la livraison express et la Distribution le soir. Cette tendance venue des USA, où ce type de service est même proposé le dimanche, déferle chez nous. Cette prestation supplémentaire doit toutefois être rémunérée de façon décente. Le degré d'acceptation montrera si le client juge vraiment important d'être livré avec une demi-journée d'avance.

Le suivi est aussi un vaste sujet: où est le wagon intelligent que le client peut localiser à tout moment?

PERRIN: Aujourd'hui déjà, la Poste sait très précisément où sont ses trains et sur quelle heure d'arrivée elle peut tabler. Le suivi est un instrument important, notamment pour pouvoir organiser immédiatement la livraison en cas de retard.

Mais à l'avenir, le wagon saura aussi ce qu'il a chargé et quand un défaut se présente. Actuellement, nous testons aussi des wagons avec essai de frein automatique.

Les chantiers, embouteillages et flux de pendulaires augmentent sans cesse.

Comment les citoyens seront-ils approvisionnés à l'avenir?

BAMBAUER: Le transfert sur le rail est primordial s'il est possible. Tout comme des hubs proches des villes et le regroupement des plus gros volumes possibles sur aussi peu de véhicules que possible. Il faut aussi exploiter des plages horaires ouvertes, surtout la nuit. Pour le transport, nous devons transformer la nuit en jour!

PERRIN: En Suisse, le trafic atteint ses limites. Il faut exploiter intelligemment l'infrastructure existante. L'avantage du rail est de pouvoir aussi planifier les saturations avec précision. Cela ne signifie certes pas que nous pouvons satisfaire toutes les demandes, mais nous garantissons ce que nous promettons. Le rail renforcera nettement cet avantage à l'avenir. —

Dieter Bambauer, 56 ans, est depuis 2009 responsable PostLogistics et membre de la Direction du groupe de La Poste Suisse. Il a étudié à Münster et Giessen et est diplômé en gestion d'entreprise. D. Bambauer est membre du comité directeur de la chaire de gestion logistique de l'Université de Saint-Gall (HSG). Il habite à Rapperswil (SG), est marié et a un fils.

Nicolas Perrin, 54 ans, est depuis 2008 CEO de SBB Cargo et membre de la direction du groupe CFF. Il a étudié le génie civil à l'EPF de Zurich.

Vous trouverez des articles, photos et films sur le sujet dans le blog Cargo, sur Facebook et Twitter avec le hashtag #cargomag

Traverser l'Europe en train conteneurisé ▶

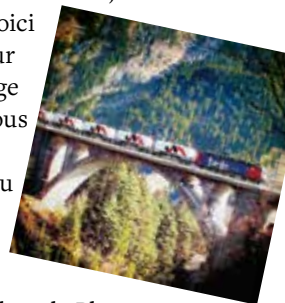
Les conteneurs sont le carburant de l'industrie mondiale. Rotterdam, le plus grand port d'Europe, en traite 30 000 par jour. Les CFF aident à maîtriser le flux de marchandises: montez à bord et partez avec SBB Cargo International des Pays-Bas vers l'Italie.

tiny.cc/rdam

Nouveau sur Instagram

SBB Cargo est déjà sur Facebook, Twitter et YouTube. Voici venu un autre canal: sur l'app gratuite de partage de photos et vidéos, nous montrons des aperçus fascinants du monde du trafic ferroviaire de marchandises. Instagram est gratuite dans l'App Store d'Apple et le Play Store de Google.


instagram.com/sbbcargo





Performance sur le rail


Plus long train de marchandises au monde, trajet le plus fréquenté, nouveaux projets de titan: le trafic ferroviaire de marchandises peut figurer au Livre Guinness des records. Le blog Cargo en présente quelques-uns.

tiny.cc/records2014

 facebook.com/sbbcargo

 youtube.com/sbbcargo

 twitter.com/sbbcargo

 instagram.com/sbbcargo



«Fracht Ost» et Cargologic:
ici s'écoulent les deux tiers
de tout le fret aérien suisse.



Décollage pour marchandises chères

Le fret aérien suisse transporte 73 milliards de francs de marchandises par an et assure 25 000 emplois. Regard dans les coulisses de l'aéroport de Zurich-Kloten.

Texte: Jean-Pierre Ritler

«C'est comme jouer à Tetris», dit Marco Gredig. Le Managing Director de Cargologic AG montre une demi-douzaine de palettes chargées de caisses de toutes tailles et formes. On y lit «Rolls Royce», «Daimler», «Alstom», «MAN» ou «Givenchy». D'autres sont désignées par des symboles: ce sont des contenus explosifs ou toxiques. Elles sont extrêmement fragiles ou doivent être stockées droites et au sec. Beaucoup sont équipées de capteurs de sécurité qui mesurent les secousses ou la température.

«À partir de toutes ces spécificités, nous devons composer un fret aérien en quelques heures», explique M. Gredig, «sans espace vide, compte tenu de tous les règlements, du poids maximal et des dimensions exactes de la soute.» Une tâche aussi épineuse qu'une partie de Tetris.

Détecteurs d'explosifs

Nous sommes dans l'immense bâtiment «Fracht Ost» dans la partie située au sud-est de l'aéroport de Zurich et au centre de Cargologic. Le leader du marché traite 400 000 des 600 000 tonnes de fret aérien

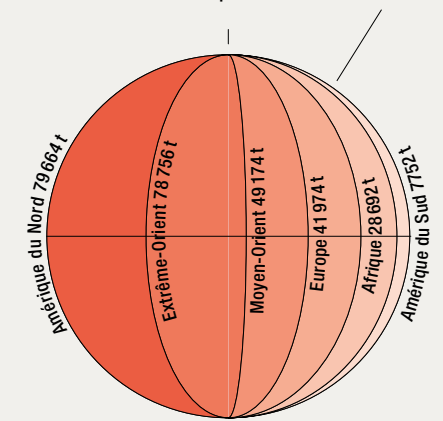
transbordées chaque année en Suisse. «Fracht Ost» est une zone de haute sécurité: pour y entrer, il faut passer par un détecteur de métaux et un contrôle de sécurité. «Nous n'avons pas droit à l'erreur», dit M. Gredig, «cela pourrait entraîner rapidement une réaction en chaîne.»

Un collaborateur met de côté des bidons bosselés. Ils ne pourront voyager qu'après qu'on aura la certitude que la marchandise dangereuse qu'ils contiennent est en parfait état. Les accidents mineurs ne sont certes pas exclus. Mais seulement au sol. Un jour, un flacon de concentré de chili a explosé. Les pompiers sont intervenus et la halle a été évacuée. «Et une fois», s'amuse M. Gredig, «un flacon de concentré d'ail s'est déversé. Vous n'avez pas idée de l'odeur qui s'est dégagée ...»

La sécurité, priorité absolue. Des installations géantes radiographient tous les colis, le personnel œuvrant fait partie de l'élite de leur spécialité. M. Gredig: «Nos collaborateurs savent détecter sur une moto, toute pièce qui n'en fait pas partie.» Mais tout ne passe pas aux rayons X. >

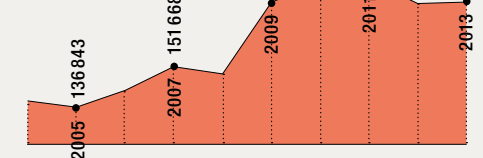
DANS LE MONDE ENTIER – VIA LA SUISSE

Import et export par fret aérien par tonnes et continents.



TENDANCE MONDIALE A LA HAUSSE

Evolution 2004 - 2013 en millions de tkm



Source: Worldbank

On utilise aussi un appareil spécial qui repère un explosif à l'aide de détecteurs de traces.

Des dauphins s'envolent vers l'Égypte

Bien que comparativement cher, le fret aérien a des atouts indéniables: il permet de transporter tout ce qui doit arriver à destination de façon aussi rapide et sécurisée que possible. La fiabilité est parfois vitale, notamment en médecine, avec le transport d'organes et d'échantillons sanguins. «La gamme s'étend de A comme Alligator à Z comme Zooms», explique M. Gredig. Cette diversité alimente la fascination que suscite le fret aérien. La commande la plus folle de M. Gredig? Deux dauphins qui se sont envolés de Suisse vers l'Égypte. «Nous avons aussi eu des lamas, des lions et des tigres.» Zurich est un site recherché pour le transport d'animaux, car ici le transbordement est rapide, simple et sans agitation.

Zurich est aussi l'un des principaux sites de transbordement pour les marchandises de valeur. M. Gredig montre une zone fermée par d'épaisses plaques d'acier. «Voici la partie Objets de valeur, séparée des autres zones.» Ici la Suisse fait valoir ses atouts de pays sûr: ceux qui veulent expédier des valeurs, métaux précieux, bijoux ou objets d'art, passent par Kloten.

Plus loin, dans une zone également cloisonnée, le vétérinaire de frontière examine une palette de viande fraîche venue d'Amérique du Sud. D'un geste, il donne son accord et un chariot élévateur se met aussitôt en mouvement.

Trois minutes plus tard, les caisses disparaissent dans un camion réfrigéré. «La chaîne du froid ne doit en aucun cas être interrompue», insiste M. Gredig. L'an dernier, un million de francs a été investi dans des chambres froides supplémentaires

au «Fracht Ost», la capacité de froid doit doubler d'ici l'an prochain. Non sans raison: les produits frais et surtout les transports de médicaments sont en forte augmentation, la logistique pharmaceutique enregistre à elle seule une croissance annuelle mondiale de 12%.

Cette hausse est surtout due au fait qu'aujourd'hui, 85% des transports aériens se font sur des avions de ligne. Les prix des vols subissant une pression croissante sur le marché du transport passa-

gers très concurrencé, les compagnies aériennes sont de plus en plus dépendantes du fret aérien. Les longs courriers ne sont même encore rentables que grâce au fret et les nouveaux avions disposent de toujours plus de place en soute sous les pieds des passagers. Dès 2016, la Suisse mettra en service 6 Boeing 777, chacun pouvant acheminer 23% de fret supplémentaire, soit environ 20 tonnes par avion.

La bataille des prix

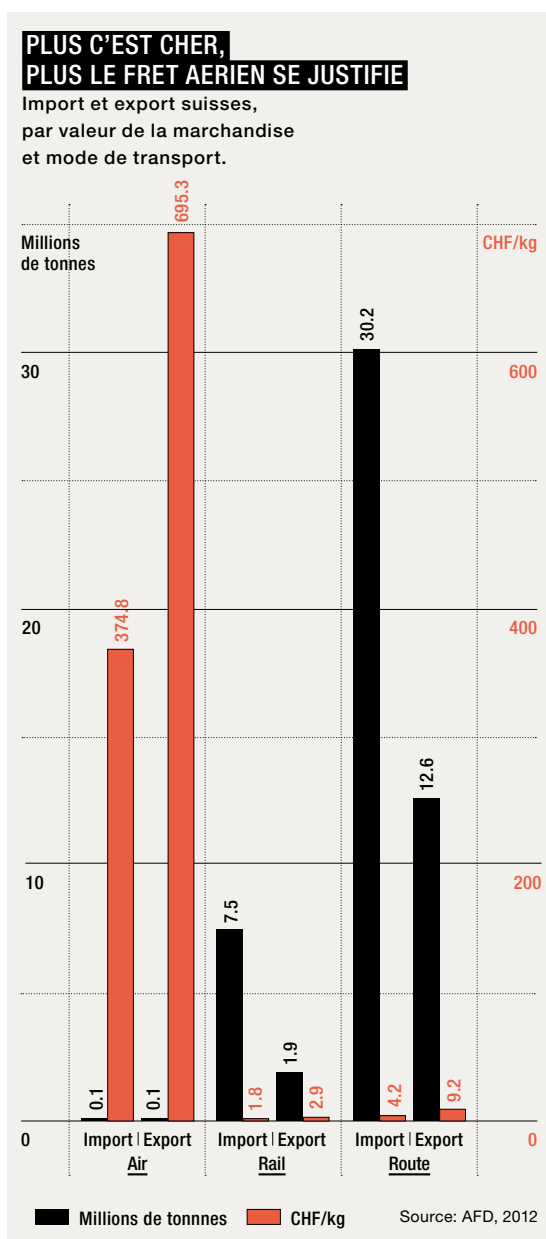
Qui dit offre plus grande dit concurrence accrue: la bataille des prix fait rage aussi sur le front du fret. M. Gredig: «Les marges s'amenuisent, les négociations sur les prix sont d'autant plus âpres. Simultanément,

«Nous avons aussi eu des lamas, des lions et des tigres.»

MARCO GREDIG, CARGOLOGIC

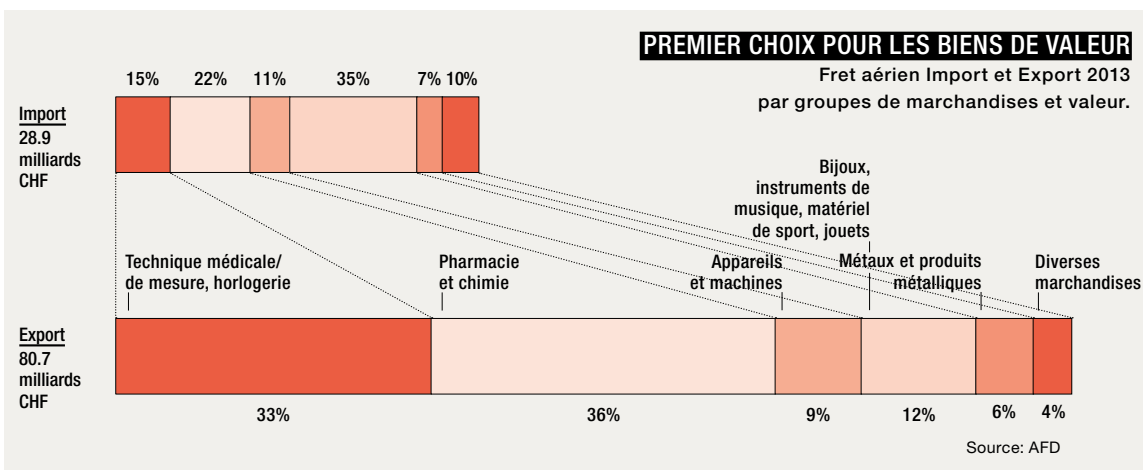
nous devons investir toujours plus. Nous optimisons donc nos processus en termes d'efficacité.» De nos jours, on ne peut y parvenir qu'avec un logiciel ingénieux. Dans la salle de commande de Cargologic, deux collaborateurs surveillent sur 20 écrans ce qui se passe vers l'entrepôt de grande hauteur de 8200 palettes. Le système de stockage tout automatisé est relié au plan de vol actuel et place les bonnes palettes au bon moment au bon endroit. En 30 minutes, chaque palette passe directement de l'entrepôt à l'avion.

Ici aussi, la vitesse est primordiale. 65% des marchandises transitent par Zurich; environ 4 à 6 heures s'écoulent entre l'atterrissage et la suite du transport. Les commandes express peuvent même être exécutées en 60 minutes. La douane connaît les marchandises et leur destination avant même que l'avion ne soit à l'arrêt. Le reste est pure logistique. 24 heures par jour, 7 jours par semaine – aussi excitant que Tetris. —





Le système de stockage tout automatisé est relié au plan de vol actuel – En 30 minutes, chaque palette passe directement de l'entrepôt à l'avion.



Photos: mise à disposition (2)

De bons sillons pour tous

Avec 25% de parts de marché dans le trafic non transalpin, le rail en Suisse est un acteur important du trafic marchandises. Pourtant, il manque une politique coordonnée pour le trafic ferroviaire de marchandises sur le territoire. La révision totale de la loi sur le transport de marchandises doit veiller à ce que les conditions cadres soient fiables. Les principaux points.

Texte: SBB Cargo

1 – En route vers le marché

Les sociétés ferroviaires doivent agir avec esprit d'entreprise et orienter l'offre sur les besoins des clients et les atouts du rail. Ce qui correspond à l'objectif de l'économie suisse. De plus, la Confédération veut libérer les CFF de l'obligation d'exploiter le trafic marchandises comme «tâche principale.» Cela va à l'encontre du principe selon lequel les offres dans le trafic marchandises doivent être rentables. Au lieu de cela, SBB Cargo veut exploiter le trafic marchandises de façon rentable sous sa propre responsabilité. Autrement dit, acheminer les marchandises là où elle peut le faire de façon entrepreneuriale.

2 – Tous sur un pied d'égalité

Le trafic marchandises a besoin de meilleurs sillons. La fiabilité des livraisons est un facteur décisif pour les clients. Un train de marchandises qui circule selon l'horaire doit avoir la même priorité qu'un train de voyageurs. De plus, les plans d'utilisation du réseau contraignants doivent coordonner la planification des trafics voyageurs et marchandises et em-

pêcher que le premier continue d'évincer le second. Grâce à la planification intégrée et à long terme, la qualité du trafic voyageurs garde son niveau élevé.

3 – Des investissements ciblés

Au lieu de soutenir le trafic ferroviaire de marchandises via divers financements, la Confédération investira à l'avenir de façon ciblée pour améliorer l'infrastructure ferroviaire et l'accès au système ferroviaire. Concrètement, elle consacrera 50 à 60 millions de francs par an à promouvoir des voies de raccordement dans le trafic par wagons complets et des terminaux pour le trafic combiné. Après une période transitoire de trois ans, la Confédération supprimerait les indemnités actuelles allouées pour la gestion du trafic par wagons complets.

4 – Souligner les atouts du rail

La Confédération définit les conditions cadres d'un développement durable du transport de marchandises et d'une «co-modalité» efficace. Elle veut ainsi favoriser la coopération entre route et rail.

Tous deux doivent toujours être utilisés là où leurs atouts spécifiques peuvent être déployés.

5 – De bonnes conditions cadres

Le rail a besoin de bonnes conditions cadres, afin qu'il vaille aussi la peine, malgré les courtes distances, de proposer un trafic marchandises en Suisse. Dans ce contexte, la fiabilité à long terme est très importante pour tous les acteurs du marché, afin que les investissements dans une logistique ferroviaire ne soient pas un risque. La régulation routière existante (y compris interdiction de conduire de nuit et de cabotage, RPLP, limites de poids) est maintenue.

6 – Pas de mandat de transfert

Un mandat de transfert de la route au rail n'est pas prévu sur le territoire. Le Conseil fédéral et de nombreux représentants du trafic marchandises pensent qu'un tel mandat ferme irait à l'encontre du principe d'autofinancement. —

La feuille de route

Fin avril 2014:

Le Conseil fédéral présente un concept global pour favoriser le trafic ferroviaire de marchandises sur le territoire. Cette mission lui a été confiée en 2011, suite à une motion de la commission des transports du Conseil des Etats.

Automne 2014:

Après un débat au sein de la commission préparatoire, le projet de loi sera discuté en session d'hiver au Parlement.

A partir du printemps 2015:

Après adoption du projet par le Conseil national et le Conseil des Etats, la nouvelle loi sur le transport de marchandises entrera en vigueur probablement en 2016.



Dans la verdure

Frauenfeld SG — La situation est gérable quand il s'agit de déplacer quelques plantes. Elle se complique quand il faut transporter des céréales, du maïs ou des betteraves du champ à la fabrique ou du silo au moulin. SBB Cargo assure chaque année le transport d'environ trois millions de tonnes de produits agricoles.

Observation de Sascha Erni



[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

Vous trouverez ici d'autres photos de SBB Cargo.

Gernot Bischofberger, chef cuisinier, Grandhotel Belvédère à Davos

Une chambre froide en rotation continue

Texte: Robert Wildi
Photo: Salvatore Vinci

Ça paraît simple: «First in, first out», c'est ainsi que Gernot Bischofberger décrit l'essence de sa logistique des marchandises. Dans son cas, la marchandise est très fragile et vite avariée. Viande, légumes, fruits, poisson, pâtisserie, produits laitiers en énormes quantités. Chaque jour, le chef de ce 5 étoiles de Davos reçoit cinq camionnettes bien remplies. Ce qui n'est pas mis aussitôt au frais risque de s'abîmer.

La cuisine du Belvédère dispose d'une chambre froide pour chaque groupe d'aliments. La viande et le poisson doivent être stockés à 2 degrés, les légumes et les fruits à 6 degrés, les produits laitiers à 5 degrés. Même à température idéale, la durée de conservation des aliments est très limitée. Les aliments sont cuisinés et servis aux clients le jour même de leur arrivée. Ainsi la chambre froide est en rotation continue... «Chez nous, tout est toujours frais», dit G. Bischofberger. Son exigence cadre avec celle de ses clients.

600 menus par jour

Pour optimiser le plaisir, le chef ne laisse rien au hasard. A commencer par le choix des fournisseurs, tous de Davos et ses environs. «Les trajets courts garantissent qu'entre la commande et la livraison, il s'écoule au maximum 4 à 6 heures dans 95% des cas.» Des commandes peuvent être passées jusqu'à 22.00 grâce aux bonnes relations entre le chef et ses partenaires. Il commande à l'extérieur des produits spéciaux tels que certains fromages ou les huîtres. Là encore la livraison sous 24 heures est garantie. A son arrivée, toute la livraison est contrôlée par l'équipe en cuisine à l'aide d'une check-liste répertoriant la température, la quantité et la

qualité. Puis tout est vite réparti dans les différentes chambres froides.

Les trajets courts permettent une gestion flexible des volumes. Durant la saison d'hiver, le Belvédère sert pas moins de 600 menus par jour, servis sur 2000 assiettes. En cuisine, 20 cuisiniers assurent une permanence de 24 heures durant cette haute saison. En cas d'afflux de

Le World Economic Forum est le test logistique de l'année.

réservations de chambres à court terme, Gernot Bischofberger réapprovisionne ses chambres froides dans l'urgence. Pour cela, il voit grand: en hiver, les clients de l'hôtel consomment chaque semaine 4200 œufs, 100 kg de birchermüesli, 120 kg de poisson frais, 150 kg de cuisses de volaille ou 300 kg de pommes de terre.

Coup de feu en cuisine

Le World Economic Forum (WEF), qui a lieu chaque année en janvier à Davos, fait exploser tous les compteurs. Durant les 4 jours du sommet, l'hôtel de luxe accueille 23 000 clients et 320 manifestations. Le personnel passe de 20 à 70 cuisiniers parmi lesquels de célèbres chefs étoilés du monde entier ou l'équipe nationale des cuisiniers sud-coréens.

Le défi logistique au WEF s'intitule le très court terme. «Les commandes fixes sont connues au plus tôt 2 semaines avant l'ouverture du sommet, puis varient sans arrêt», dit G. Bischofberger. Les com-

mandes de menus sont modifiées à la dernière minute, les demandes spéciales des VIP anéantissent tous les plans d'affectation du personnel. Au WEF de janvier 2014, une grosse commande de service en chambre émanant du secrétaire d'Etat US John Kerry a déclenché un coup de feu en cuisine.

Durant les folles journées du WEF, G. Bischofberger dépend plus que jamais des heures supplémentaires de ses fournisseurs. Il a non pas 5 mais 15 livraisons par jour. Le très grand nombre de personnalités présentes dans l'hôtel impose un contrôle des marchandises par des unités de la police cantonale des Grisons. «En cuisine, nous devons intégrer ce temps de contrôle supplémentaire dans notre timing», explique G. Bischofberger.

Le chef veut optimiser son concept logistique aussi avant et après le WEF. Il a donc récemment embauché un boulanger. Ainsi sort de la chaîne de livraison une grosse partie des 3500 petits pains et autres pâtisseries consommés chaque semaine d'hiver par les clients du Belvédère. Au profit d'une fraîcheur accrue. —



Le chef Gernot Bischofberger (à g.)
mise sur une logistique judicieuse
de la fraîcheur. En haute saison, le
Steigenberger Grandhotel Belvédère
prépare 600 menus par jour.



SBB CFF FFS Cargo

Voie libre à tout moment pour vos caisses mobiles.

DIETIKON – GENÈVE LA PRAILLE
1 CAISSE MOBILE

DÈS CHF

240.-

CFF Cargo relie pour vous les centres économiques et logistiques de Suisse de façon directe et à des prix attractifs. Vous ne vous retrouvez pas coincés dans les embouteillages et profitez en plus de faibles émissions de CO₂.

Combinaison parfaite. Voyage parfait.

www.sbbcargo.com/fr/tc