

# cargo

Le magazine suisse de la logistique

1 | 2022

## für Güter die Bahn



Chronique  
de 175 ans  
d'histoire

Histoire du chemin de  
fer en Suisse: évolution du  
fret ferroviaire.

En page 4

SBB





**Locomotive de fret dans son habillage de fête «175 ans du chemin de fer en Suisse»**

Mis en service en 1847 entre Baden et Zurich, le «Spanisch-Brötli-Bahn» est la première ligne ferroviaire en Suisse. 175 ans plus tard, les entreprises de transports publics commémorent l'événement dans toute la Suisse. À l'occasion de cet anniversaire, CFF Cargo a relooké une locomotive de ligne de type Re 420 avec d'un côté, un train historique, la légendaire locomotive de fret «Crocodile», mise en service un siècle plus tôt et, de l'autre, le portail sud du tunnel de base du Saint-Gothard, un ouvrage d'avenir, avec un train de marchandises moderne. La locomotive symbolise ainsi le lien entre le passé et le futur.

 **Plus d'informations sur Instagram:**  
[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

**Impressum**

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

**Rédaction CFF Cargo:** Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer  
**Conception et réalisation:** Redact Kommunikation AG, Glattbrugg

**Rédaction et direction de projet:** Florian Wehrli

**Conception:** Jacqueline Müller

**Traduction:** Service linguistique des CFF

**Impression:** Hertig+Co. AG, Lys

**Adresse de rédaction:** CFF Cargo, «Rédaction Magazine logistique Cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)

**Tirage global:** 4050 exemplaires

Les droits d'auteur appartiennent 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 [sbbcargo.com/fr/abonnement](https://www.sbbcargo.com/fr/abonnement).

Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur [sbbcargo.com](https://www.sbbcargo.com). Veuillez-vous adresser à [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) en cas de changement d'adresse ou pour toute résiliation d'abonnement.



## Éditorial

La durabilité en  
toile de fond

Chère lectrice, cher lecteur,

La logistique est une activité qui se déroule, pour l'essentiel, dans l'ombre. Personne n'en parle, sauf lorsqu'elle ne fonctionne pas et que les marchandises ne sont pas livrées ou le sont tardivement. Sous la rubrique Rencontre au sommet, découvrez l'entretien entre Johannes Cramer, responsable de l'unité Services logistiques de la Poste et Désirée Baer, CEO CFF Cargo, au sujet des qualités typiquement suisses et des raisons pour lesquelles la Poste et CFF Cargo ont décidé de poursuivre leur partenariat fructueux.

Les transports de CDS Cargo Domicile Suisse passent eux aussi quasiment inaperçus grâce au saut de nuit proposé par CFF Cargo. Dans le cadre de cette offre, les trains de marchandises quittent les centres logistiques de nuit et acheminent les marchandises à destination jusqu'au lendemain matin, où elles sont ensuite dispatchées par camion. Cette étroite collaboration entre le rail et la route a fait ses preuves. Les marchandises et le rail sont intrinsèquement liés comme le montre, entre autres, le 175<sup>e</sup> anniversaire du chemin de fer en Suisse.

Je vous souhaite une excellente lecture!

**Miriam Wassmer**  
Responsable Communication CFF Cargo



**4–9 175 ans du chemin de fer en Suisse** Le transport de marchandises joue un rôle prépondérant dans l'histoire du chemin de fer en Suisse. En tant que pilier de l'économie, l'histoire ferroviaire est le miroir de l'époque – Rétrospective sur les principaux développements.



**10–14 Rencontre au sommet Johannes Cramer et Désirée Baer** veulent dynamiser la logistique sur le rail.

**15–17 Au cœur de Cargo** Grâce à une méthode de travail agile et à sa mise en œuvre systématique, l'équipe d'automatisation fait avancer la modernisation du fret ferroviaire.

**18–19 Portrait de clients** L'entreprise CDS Cargo Domicile SA, ancienne filiale des CFF, est leader dans le trafic combiné.

**20–21 En bref** Les rouages de la logistique des colis de détail en Suisse – de A comme Aire-la-Ville à Z comme Zillis.

**22–23 Durabilité** Une passerelle naturelle au Gateway Basel Nord relie différents habitats.

**24–25 Du point de vue des clients** Le Service clientèle: un interlocuteur compétent pour toutes les questions et demandes.

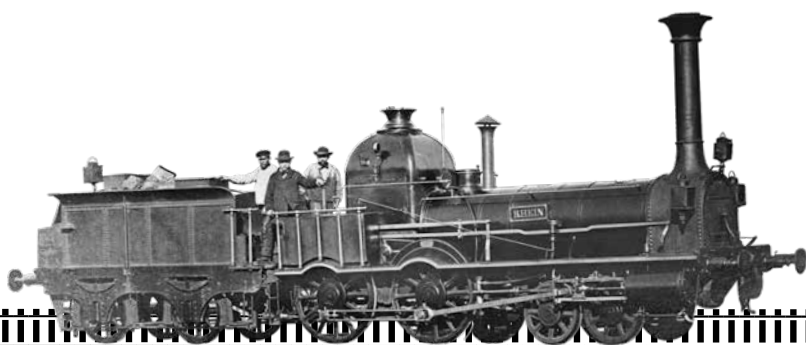
**26 Objet** Le frein de voie permet de lever le pied.

**27 Ballast** Train de démonstration, logistique des travaux et autres actualités du secteur logistique.

# Chronique de 175 ans d'histoire

Du moteur de l'industrialisation au prestataire de services moderne – l'évolution continue du chemin de fer en Suisse au cours de ses 175 ans d'histoire. Le fret ferroviaire joue un rôle central dans cette évolution.

Texte: Gaston Haas, Ruedi Eichenberger Photos: CFF Historic



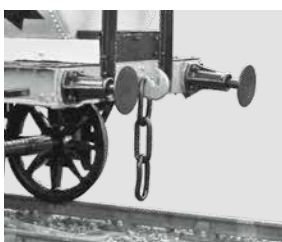
1847

## 35 km/h

C'est la vitesse à laquelle les locomotives à vapeur circulent sur la première ligne ferroviaire suisse de Baden à Zurich.

Le trajet de 23 kilomètres dure 45 minutes et coûte 80 centimes. Parce qu'elle approvisionne la haute société zurichoise en délicieuses viennoiseries préparées dans la ville thermale, la locomotive est surnommée «Spanisch-Brötli-Bahn» (chemin de fer des petits pains espagnols).

**Attelage à chaîne**  
Le premier type  
d'attelage des wagons.



env. 1850

1860

## 1000 km

C'est la longueur du réseau ferroviaire suisse à l'époque. Il s'étend du lac de Constance au lac Léman. Les fondations du paysage ferroviaire suisse, avec son réseau d'une densité inégale, sont ainsi posées.

### Moteur du progrès

Avec le chemin de fer, la Suisse, jusqu'alors pays agricole, devient un pays industriel. Le transport de marchandises étant plus lucratif que celui de passagers, les compagnies ferroviaires privées, telles que la Zürcher NOB, ont besoin de nombreux wagons. Des gares de triage voient le jour et de nombreuses entreprises se raccordent directement au réseau ferroviaire.



1875



### L'ouvrage du siècle

Un tunnel de 15 kilomètres de long modifie la géographie européenne des transports. La ligne du Saint-Gothard est une prouesse technique aussi bien pour son tunnel le plus long du monde que pour ses rampes et ses tunnels hélicoïdaux. Les tunnels du Simplon et du Lötschberg suivront deux décennies plus tard. Dès 1899, 13 trains transportant exclusivement des marchandises circulent quotidiennement à travers le tunnel.

1882

env. 1900



### Attelage à vis

Le standard pour les wagons à voie normale pendant un siècle. Depuis, l'équipement de sécurité du personnel s'est considérablement amélioré.



### Le chemin de fer fédéral

Orné de guirlandes et flanqué de cheminots aux uniformes étincelants: le premier train des chemins de fer fédéraux suisses est accueilli dans la liesse générale. Les CFF, avec leurs trafics marchandises et voyageurs, deviennent une régie fédérale. Ils connaissent des débuts difficiles, car le parc hérité des cinq compagnies ferroviaires privées a besoin d'être renouvelé.



### Approvisionnement du pays

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les chemins de fer jouent un rôle prépondérant: les CFF assurent l'approvisionnement en combustibles et en denrées alimentaires du pays enclavé, pauvre en matières premières. Peu avant l'éclatement de la guerre, les chemins de fer ont ajouté 900 wagons à leur parc.

## 2,2 millions de tonnes

de denrées alimentaires sont transportées chaque année par les CFF, mais aussi 1,9 million de tonnes de charbon et d'huile et 1,6 million de tonnes de matériel de construction.

1902

env. 1913

1942

1920

1933

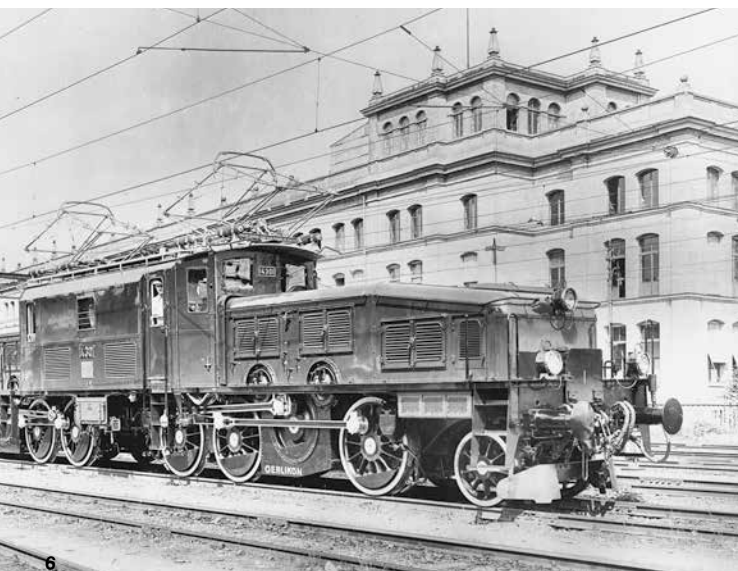
### Arrivée du cirque

Déchargement des éléphants à la gare de Berne de Schützenmatte: depuis de nombreuses décennies, le cirque Knie fait ses tournées en train.

### La «houille blanche»

Aucun pays n'électrifie ses chemins de fer aussi rapidement et aussi rigoureusement que la Suisse. L'élément déclencheur de ce tour de force est la pénurie de charbon au cours de la Première Guerre mondiale. La «houille blanche» provient essentiellement d'usines électriques détenues par les chemins de fer.

La «Crocodile» devient le symbole de l'électrification. La locomotive marchandises tracte jusqu'à 520 tonnes à 40 km/h à flanc de montagne. Avec une puissance deux fois supérieure à celle de la locomotive à vapeur la plus puissante des CFF, elle permet d'augmenter considérablement la productivité.





### Réparer

À la fin de la guerre, les dégâts sont considérables. Les CFF sont appelés à endosser un nouveau rôle: leurs principaux ateliers remettent en état, quasiment à la chaîne, leurs propres wagons et ceux de tiers.

1946



### L'essor

Bidons à lait, essence, grumes, fruits, vaches: au début de l'essor d'après-guerre, les chemins de fer suisses, qui viennent de fêter leur centenaire, transportent absolument tout. Les tarifs fixes pour les colis de détail et les wagons complets s'adaptent à la concurrence croissante du transport routier. Cogérés par la politique, ils demeurent toutefois complexes et sont basés sur le poids, l'espace, la valeur et la distance.

1950



1956

### Le caisson

Le conteneur ISO: un caisson en acier qui révolutionne le transport mondial maritime et terrestre.





### Ferroutage

Le rail et la route se rapprochent: la société Hupac SA transporte des camions par le rail, dans un premier temps de Bâle à Melide. La jeune entreprise mise davantage sur le trafic combiné non accompagné que sur la «chaussée roulante»: des semi-remorques, des conteneurs et d'autres caisses mobiles sont acheminés dans des trains complets du sud de l'Allemagne au nord de l'Italie.

1968

### CFF Cargo SA

La branche marchandises des CFF devient une SA et s'émancipe de la société mère. Au même moment, la RPLP entre en vigueur – le rail affirme sa position face à la route et entend ainsi renforcer son attractivité.

### Séparation

Les CFF se séparent de leur activité de colis de détail. «Cargo Domicile», baptisée ainsi depuis 1985, est partiellement privatisée avant d'être cédée à trois entreprises suisses de logistique en 1996.

1995

2001

1980



### Sous pression

Après la crise pétrolière et la récession dans les années 1970, le chiffre d'affaires du trafic voyageurs est supérieur à celui du trafic marchandises. À partir des années 1990, l'initiative des Alpes et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) encouragent le transfert du trafic marchandises de transit vers le rail.

1999

### Concurrence

La concurrence plutôt que la coopération: avec les paquets ferroviaires de l'UE, la Suisse ouvre elle aussi progressivement son réseau ferroviaire. La libéralisation transforme les anciens partenaires DB et CFF en concurrents.

**Sources**  
 Hans-Peter Bärtschi, Schweizer Bahnen 1844-2024, Zürich 2019; chemins de fer, dans: Dictionnaire historique de la Suisse, 2015; 100 Jahre Schweizer Eisenbahn, éd. CFF, Zürich 1947; Paul Winter, Unsere Triebfahrzeuge, SBB-Fibel Heft 1, Zürich 1969; Hans Peter Nething, Der Gotthard, Thoune 1995; Paul Winter, Schweizer Bahnen unter Föhn, Lucerne 1988



**Ligne de plaine**

Avec les tunnels de base alpins du Saint-Gothard/Ceneri (2016/2020) et du Lötschberg (2007), le chemin de fer détient le principal instrument de la politique suisse de transfert modal. Le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes a augmenté de 13,4% en 2021.



2016

**20 ans de CFF Cargo**

2003

**International**

Avec ses représentations en Allemagne et en Italie, CFF Cargo s'installe à l'étranger. Ce faisant, elle propose à sa clientèle un trafic marchandises de transit d'un seul tenant. À partir de 2011, le trafic de transit est confié à SBB Cargo International, l'actuelle société sœur de CFF Cargo.



2021

**137 m**

de rail par kilomètre carré de territoire suisse. Le réseau le plus dense au monde.

2022



**Attelage automatique**

Depuis 2019, CFF Cargo utilise 200 wagons équipés de l'attelage automatique.

# «La croissance a encore de beaux jours devant elle.»

L'année dernière, la Poste a distribué plus de 200 millions de colis. Et la tendance est toujours à la hausse. CFF Cargo est le partenaire de transport du géant jaune. Le responsable de l'unité Services logistiques Johannes Cramer nous confie ses attentes dans le cadre d'un entretien avec Désirée Baer, CEO de CFF Cargo.

Entretien: Florian Wehrli Photos: Conrad von Schubert/La Poste Suisse



**La Poste et CFF Cargo ont reconduit leur partenariat pour quatre années supplémentaires. Pourquoi?**

**Johannes Cramer:** Nous accordons une importance stratégique au transfert de la logistique sur le rail. Nous aimerions davantage externaliser et partageons de nombreux objectifs.

**Désirée Baer:** Notre collaboration a fait ses preuves au fil des années. Aussi bien la Poste que CFF Cargo jouissent d'une bonne image auprès du public et sont synonymes de grande fiabilité. Nous mettons tout en œuvre pour continuer à répondre à ces exigences de qualité à l'avenir.

**Dans le cadre de la prolongation du contrat, CFF Cargo mettra en œuvre un projet d'innovation de la Poste. De quoi s'agit-il précisément?**

**S. Cramer:** Nous planifions la mise en place de liaisons navettes entre nos centres de distribution. Ainsi, nous pourrions toujours opter pour le rail même pour les colis déposés tardivement. Les conditions initiales sont favorables, mais il reste tout de même certaines questions à clarifier.

**Lesquelles Madame Bauer?**

**D. Baer:** Le marché ne propose actuellement pas de véhicules-navettes. Nous devons donc assurer ces trafics avec des véhicules conventionnels, ce qui constitue un défi en matière de logistique et de prix. Les transports postaux sont en partie effectués dans le cadre d'un réseau dédié, ce qui nous permet de mettre plus rapidement pareilles innovations en œuvre. Nous mettrons ensuite ces expériences à profit pour développer davantage de solutions spécifiques aux grands clients, comme nous le faisons déjà pour la Poste.

**Quelles sont vos attentes mutuelles pour ces quatre prochaines années?**

**S. Cramer:** Notre objectif commun est de transporter plus de marchandises sur le rail, encore plus rapidement qu'aujourd'hui. Pour y parvenir, il est nécessaire de revoir certains éléments, comme la gestion du temps et la disponibilité du rail. Ce dernier point est avant tout une question politique.

**D. Baer:** En matière de processus politique, quatre ans, c'est plutôt court. Mais d'ici là, la numérisation chez CFF Infrastructure nous permettra de



**Au sujet des interlocuteurs**



**Johannes Cramer** (40 ans) est responsable de l'unité Services logistiques de la Poste et membre de la Direction du groupe de La Poste Suisse depuis janvier 2021. Ancien COO chez Digitec Galaxus SA, le commerce en ligne et la logistique n'ont pas de secret pour ce docteur en économie d'entreprise.



**Désirée Baer** (52 ans) est devenue CEO de CFF Cargo en mars 2020. Auparavant, elle a passé trois ans à la tête de Securitrans et sept ans au sein de la direction de CFF Infrastructure. Elle est titulaire d'un diplôme en économie d'entreprise HSG (École des hautes études économiques et sociales de Saint-Gall).

gérer les sillons de manière plus flexible. En effet, pour offrir à la clientèle des solutions taillées sur mesure, il faut disposer de sillons flexibles et rapides. Nous devons donc trouver avec les CFF un compromis satisfaisant entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

**Contrairement au trafic voyageurs, le trafic marchandises reste pour l'essentiel invisible aux yeux de l'opinion publique, tant que tout se passe bien. La logistique est-elle une tâche ingrate?**

*S. Cramer:* Dans les rouages de l'économie, la logistique veille au bon fonctionnement de l'engrenage. Le fait de savoir que l'on y contribue de manière significative est pour moi bien plus important que la visibilité publique.

*D. Baer:* Je suis du même avis. La population a pu constater par elle-même l'importance d'une logistique fonctionnelle pendant le confinement. L'essentiel pour nous, c'est que notre clientèle soit satisfaite. Nous nous réjouissons de sa reconnaissance et des critiques constructives. C'est notre moteur.

**La fiabilité et la ponctualité sont des qualités typiquement suisses que revendiquent aussi bien la Poste que CFF Cargo. Comment comptez-vous garantir ces valeurs à l'avenir également?**

*S. Cramer:* En Suisse, la Poste a une double casquette: elle est à la fois une entreprise et une institution étatique. La partie étatique veille à ce que des valeurs, telles que la fiabilité et la ponctualité, priment sur la rentabilité. Par conséquent, au nom de notre mandat étatique, nous ne ferons jamais passer les intérêts économiques avant la ponctualité, la fiabilité ou la qualité.

*D. Baer:* Nous plaçons ces valeurs tout en haut de nos priorités comme notre clientèle l'attend de nous. Sans quoi, nous n'avons aucune chance sur ce marché. Notre exigence de qualité élevée ressort aussi clairement par rapport au fret ferroviaire dans nos pays voisins. Nous sommes dépendants de l'ensemble du système ferroviaire – y compris de celui des autres pays européens. Nous bénéficions du fait que la robustesse et la fiabilité du système sont des priorités absolues pour les CFF.

**Tant la Poste que CFF Cargo sont des entreprises proches de l'État et, à ce titre, soumises à des conditions-cadres légales, tout en opérant sur le marché libre. Quels sont, selon vous, les plus grands défis?**

*S. Cramer:* Les communes, les cantons et la Confédération ont des exigences envers la Poste à différents niveaux, et nous devons y satisfaire.

La Poste fait partie des infrastructures essentielles du pays. Et je suis fier d'en être. Nous servons certes différents groupes d'intérêts, mais je considère que c'est plutôt un atout.

*D. Baer:* Contrairement à la maison mère, CFF Cargo n'a pas d'obligations étatiques. Nous devons être en phase avec le marché, financièrement autonomes et couvrir nos coûts. Les responsables politiques et notre clientèle ont toutefois des attentes qui vont dans le sens d'un «service public». Or il y a une différence entre les attentes et les conditions-cadres.

**Que se passe-t-il si les conditions-cadres légales changent? Il existe, par exemple, une intervention parlementaire qui propose de ne conserver que le courrier B dans le mandat de la Poste.**

*S. Cramer:* Même si le courrier A devait être supprimé de notre mandat de service universel, nous le maintiendrions quand même pour des raisons entrepreneuriales.

---

**«Je trouverais pertinent qu'il y ait des incitations en faveur du transfert route-rail également en trafic marchandises national.»**

---

Désirée Baer, CEO CFF Cargo

---

**Que pensez-vous des incitations étatiques en faveur du transfert route-rail du trafic marchandises national?**

*D. Baer:* Les objectifs de transfert route-rail ne s'appliquent aujourd'hui qu'au trafic marchandises de transit. Pour le trafic intérieur de marchandises, il n'existe pas encore d'objectifs ou d'incitations en ce sens. Dans l'optique d'une économie suisse respectueuse du climat et efficace sur le plan énergétique, je trouverais cela pourtant pertinent. D'autant plus que le chiffre d'affaires généré par le trafic intérieur de marchandises est plus important que celui du trafic marchandises de transit. À cet égard, nous devons veiller à ce que l'utilité pour l'entreprise coïncide avec l'utilité pour l'économie nationale.

**Le commerce en ligne a encore fortement progressé pendant la pandémie. L'année dernière, la Poste a distribué plus de 200 millions de colis. Cette tendance à la hausse va-t-elle se poursuivre ?**

*S. Cramer:* Je pense que cette forte croissance va se poursuivre, et ce même après l'assouplissement des mesures. En comparaison

internationale, la Suisse n'est pas encore très bien positionnée dans le commerce en ligne. Elle présente donc un grand potentiel de croissance. La Poste va donc investir près de 1,5 milliard de francs dans de nouvelles infrastructures, telles que des centres de distribution, ces huit prochaines années.

**Des raccordements ferroviaires sont-ils prévus pour les nouveaux centres de distribution?**

**S. Cramer:** Dans l'idéal, nous aimerions bien entendu implanter nos centres de distribution directement à proximité du réseau ferroviaire des CFF. Bien que nous soyons une entreprise d'État assortie d'un mandat légal, nous sommes soumis au processus régulier de recherche et d'autorisation pour chaque nouveau terrain. Par ce biais, il n'y a pratiquement plus de grands terrains disponibles raccordés au réseau ferroviaire. C'est pourquoi nous devons souvent renoncer, à contrecœur, à des raccordements ferroviaires.

**D. Baer:** La décentralisation réduit également les distances entre les nouveaux centres de distribution. Or, l'avantage concurrentiel du fret ferroviaire réside dans les longues distances. Nous élaborons des solutions avec la Poste pour maintenir un maximum de marchandises sur le rail et augmenter encore le volume de fret, tout en veillant à maintenir la rentabilité pour les deux parties et en répondant aux attentes de la clientèle finale.

**Quelle sera l'influence de l'automatisation et de la numérisation au cours des quatre prochaines années? Verra-t-on bientôt des trains de marchandises autonomes?**

**D. Baer:** Afin de rester dans la course, nous continuerons à l'avenir à investir fortement dans l'automatisation et la numérisation. Les wagons autonomes sont certes un projet lointain, mais ils font rêver. Des wagons autonomes permettraient d'expédier également de petites quantités à moindres coûts. Nous pourrions ainsi relier entre eux des centres de distribution décentralisés sur de courtes distances.

**Quels enseignements avez-vous tirés de la pandémie?**

**D. Baer:** La pandémie m'a montré tout ce qu'il est possible d'accomplir lorsqu'il existe une volonté commune. Au cours du premier confinement, nous avons dû procéder à de nombreuses adaptations. Nous y sommes parvenus, car nous avons travaillé à l'unisson – non seulement en interne, mais aussi avec notre clientèle et nos collègues aux CFF. La tendance au travail décentralisé, par exemple, lorsque cela est possible, correspond à notre société moderne.



**S. Cramer:** La quantité incroyable de colis que la Poste a dû transporter pendant la pandémie était déjà un défi. Nous n'avons pu y faire face qu'en collaborant de manière décloisonnée. Nous sommes encore très fiers de ce que nous avons accompli – à juste titre. Il y a cinq ans, je n'aurais jamais imaginé qu'une entreprise aussi grande que la Poste pouvait fonctionner si la majorité du personnel n'était pas présent dans les bureaux. Il faut dire qu'à l'époque, nous ne disposions pas des mêmes technologies qu'aujourd'hui.

**Qu'est-ce que vous commandez le plus souvent en ligne?**

**D. Baer:** Je n'ai jamais été une adepte du shopping en ligne et la pandémie n'y a rien changé. En général, je commande des livres en ligne, lorsque je sais ce que je veux, et de temps à autre des vêtements.

**S. Cramer:** pour moi, c'est exactement l'inverse. Je dois plutôt réfléchir à ce que je ne commande pas en ligne. Je dirais que ce sont les vêtements, car je préfère les essayer en magasin.

**En Suisse, 1,8 milliard de lettres sont encore envoyées chaque année. À quand remonte l'envoi de votre dernière lettre manuscrite?**

**D. Baer:** La dernière fois, c'étaient probablement des cartes de vœux ou de Noël.

**S. Cramer:** Pareil pour moi, c'étaient les cartes de Noël. Mais il faut dire que plus de 90% de notre courrier et de nos colis sont envoyés par la clientèle commerciale.

---

## «Le fret ferroviaire revêt pour nous une importance stratégique – nous aimerions davantage externaliser.»

Johannes Cramer,  
responsable de l'unité Services logistiques de La Poste Suisse

---

**Monsieur Cramer, vous travaillez à la Poste depuis environ un an et demi. Comment percevez-vous l'entreprise?**

**S. Cramer:** Je ressens un attachement incroyable du personnel à l'entreprise: nous sommes postiers et fiers de l'être. Nous sommes très exigeants envers nous-mêmes. C'est peut-être ce qui explique l'impressionnante performance de La Poste Suisse.

**Vous considérez-vous comme une «cheminote», Madame Baer?**

**D. Baer:** Je travaille depuis plus de dix ans pour les CFF et leurs filiales, alors oui, je me considère comme une cheminote. Je ressens un fort attachement du personnel à un chemin de fer dont il est fier. C'est comme une grande famille. On partage les joies, mais aussi les peines quand certaines choses ne fonctionnent pas comme prévu. Le rythme plus lent que dans l'économie privée est également imposé par la complexité et l'interaction d'innombrables facteurs. C'est aussi ce que j'aime dans mon travail: agir pour la société dans son ensemble.



# Au service du fret ferroviaire de demain

L'équipe d'automatisation de CFF Cargo réalise des modernisations importantes pour offrir des gains de rapidité et de flexibilité à la clientèle et des conditions de travail attrayantes au personnel.

Texte: Florian Wehrli Photos: CFF Cargo

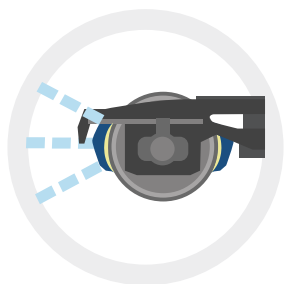
**S**ans progrès technologique, même la meilleure des entreprises est vouée à l'échec. «Pour s'affirmer face à la concurrence et ne pas risquer un report du trafic vers la route, le fret ferroviaire doit impérativement innover», explique Anja-Maria Sonntag. La physicienne dirige, avec Philipp Thalmann, l'équipe d'automatisation de CFF Cargo. Celle-ci se compose de dix personnes qui réalisent des développements sur la base de projets et assurent le suivi de leur mise en œuvre. De l'ancien mécanicien de locomotive à l'économiste d'entreprise en passant par des spécialistes en informatique et des ingénieurs, l'équipe d'automatisation aborde les problèmes sous différents angles (voir double page suivante).

«La particularité de notre équipe réside dans l'étroite imbrication et la cohésion entre différentes unités spécialisées issues de différents services», explique Anja-Maria Sonntag. «Nous pouvons ainsi garantir une prise en compte précoce des besoins des utilisatrices et utilisateurs dans les développements», précise Philipp Thalmann, avant d'ajouter: «Pour que le personnel accepte les nouvelles technologies, il est très important qu'elles soient conviviales». Aujourd'hui, en effet, les processus de production dans le fret ferroviaire reposent encore le plus souvent sur des opérations exclusivement mécaniques et des tâches manuelles difficiles.

Pour introduire l'attelage automatique numérique (DAC) à l'échelle européenne, CFF Cargo est tributaire de la collaboration avec les pays voisins, ainsi que du soutien des politiques et des partenaires économiques en Suisse. «Il s'agit de trouver un juste équilibre entre rapidité d'exécution et participation du plus grand nombre possible de partenaires», explique Anja-Maria Sonntag. La Suisse et CFF Cargo jouent un rôle de pionnier dans l'introduction de la DAC.



Séance de démonstration de l'attelage automatique par Aldo Smania et Anja-Maria Sonntag lors d'une séance d'information aux médias à Bâle.



## Essai de frein automatique

### Desserrer – Serrer – Desserrer

Des capteurs détectent l'état des freins. Les résultats sont affichés sur la tablette du responsable de l'essai des freins. Il n'est plus nécessaire de faire le tour du train.



Christian Schmidt (à g.) est ingénieur spécialisé dans les transports, chef de projet sénior et expert en développements axés sur la sécurité dans l'environnement ferroviaire.  
Franz Haas est expert en processus d'exploitation.

### Quel est l'état d'avancement du projet?

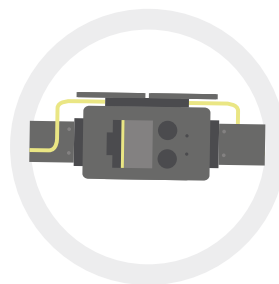
200 véhicules sont déjà équipés. Nous introduirons le système dans le trafic combiné à l'automne 2022.

### Pourquoi faisons-nous cela?

Pour contrôler manuellement l'état des freins de tous les véhicules, le personnel doit parcourir et contrôler deux fois l'ensemble du train. L'automatisation permet de gagner près de 30 minutes et documente l'état des freins.

### Quelle est la particularité de ce système?

L'automatisation d'un processus déterminant pour la sécurité est totalement inédite dans le domaine du fret ferroviaire. Nous avons dû commencer par acquérir les compétences nécessaires et nous continuons d'apprendre tous les jours.



## Attelage automatique

### Garer – Clac – Attelé

La plus grande évolution du fret ferroviaire en Europe depuis un siècle. Bien que devenu un standard en trafic voyageurs depuis des années, il n'est pas encore généralisé dans le trafic marchandises sur l'ensemble du territoire européen.



Aldo Smania (à gauche) est un ancien mécanicien de locomotive et un «vétérain» de CFF Cargo avec 35 ans d'expérience au compteur.  
Fabio Lo Piccolo est ingénieur en automatisation et en électronique, spécialiste de la gestion de projet.

### Quel est l'état d'avancement du projet?

Depuis mai 2019, nous avons mis en service quelque 200 wagons, 20 locomotives de ligne et 15 locomotives de manœuvre équipés de l'attelage automatique. La prochaine étape consiste à poursuivre le développement de l'attelage automatique numérique.

### Pourquoi faisons-nous cela?

L'attelage manuel est une tâche pénible, dangereuse et archaïque. La numérisation et l'automatisation augmentent la sécurité et l'efficacité. Elles sont également applicables au contrôle de l'intégrité des trains et à la préparation opérationnelle automatique des trains.

### Quelle est la particularité de ce système?

Pour une introduction généralisée, il faut tout d'abord passer le cap de la migration. Pour cela, il importe que tous les acteurs de la branche participent et que le financement soit garanti.





## Logique de contrôle numérique

### Enregistrer – Contrôler – Analyser

Des caméras placées le long du parcours enregistrent des images qui sont ensuite analysées par une intelligence artificielle. Le personnel technique peut ainsi évaluer l'état des véhicules de manière ciblée et en fonction des risques.



Patrick Fuhrer (à gauche) est économiste d'entreprise et travaille depuis plus de dix ans dans le domaine de la production chez CFF Cargo.

Dominik Wüthrich est monteur de formation et a rejoint l'équipe d'innovation Cargo via CFF Infrastructure.

### Quel est l'état d'avancement du projet?

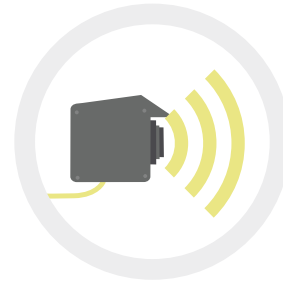
Nous testons la technologie dans la pratique depuis 2021. En parallèle, nous clarifions avec des partenaires industriels potentiels la manière d'employer l'intelligence artificielle en toute sécurité, et avec l'Office fédéral des transports les conditions à remplir pour une homologation.

### Pourquoi faisons-nous cela?

Aujourd'hui, les contrôles techniques sont souvent effectués plusieurs fois par jour sur un même wagon. La documentation n'est effectuée qu'en cas de dommage, c'est pourquoi l'activité doit être répétée aussi souvent.

### Quelle est la particularité de ce système?

Grâce à la logique de contrôle numérique, nous pouvons automatiser un processus d'exploitation supplémentaire déterminant pour la sécurité. Outre l'aspect technologique, nous mettons l'accent sur le développement et le remodelage du processus de contrôle.



## Système d'aide à la conduite

### Détecter – Avertir – Protéger

Des caméras avec détection d'obstacles aident le personnel des locomotives dans son travail. Un développement important en vue de l'exploitation de manœuvre avec une seule personne.



Benjamin Wecker (à gauche) est diplômé en sciences administratives. Il travaille chez CFF Cargo depuis 2010.

Kaspar Tobler est diplômé en sciences de l'environnement et a rejoint CFF Cargo après sa participation au programme Trainee.

### Quel est l'état d'avancement du projet?

En 2021, nous avons testé sans relâche les modèles fonctionnels dans différentes équipes. Pour les fournisseurs potentiels, c'était aussi un domaine tout nouveau. Dans une prochaine phase, nous mettrons le projet au concours auprès de fournisseurs potentiels. Nous pourrions alors déjà équiper quelques véhicules dans le cadre d'une série pilote.

### Pourquoi faisons-nous cela?

La vue depuis la cabine de conduite d'une locomotive de manœuvre est limitée par l'avant-corps imposant. Lors des courses de manœuvre, il y a sans cesse des accidents qui auraient pu être évités si le conducteur avait été averti.

### Quelle est la particularité de ce système?

Le personnel du fret ferroviaire bénéficie ainsi d'un système d'aide à la conduite, comme c'est le cas depuis longtemps dans le trafic routier.

# Distribution de colis de porte à porte

CDS Cargo Domicile est un groupement des entreprises de transport Planzer, Camion Transport et Galliker. Grâce à la collaboration avec CFF Cargo, les entreprises profitent du saut de nuit par le rail et livrent ainsi à temps leurs colis à domicile.

Texte: Florian Wehrli Photos: Conrad von Schubert

De l'écran plat aux déchets électriques et électroniques, en passant par les motos et les vélos, jusqu'au matériel de bureau et de construction – dans l'entrepôt de CDS Cargo Domicile à la gare marchandises de Berne, des colis de détail de toutes sortes sont prêts au transport. Les chariots élévateurs zigzaguent entre eux avec virtuosité. Ils transbordent les palettes soigneusement emballées et étiquetées des camions aux wagons et inversement. Le centre ferroviaire est exploité par Planzer Transport SA, l'un des trois partenaires du groupement Cargo Domicile. «Chaque jour, rien que sur le site de Berne, nous chargeons en moyenne 1300 envois dans 40 wagons et les expédions dans toute la Suisse», explique Ueli Remund. Âgé de 61 ans, il est le directeur de CDS et a joué un rôle déterminant dans la réorganisation de l'entreprise dans les années 1990 (voir encadré).

## Le saut de nuit comme modèle commercial

Lorsque les camions des partenaires de transport sont immobilisés entre dix heures du soir et cinq heures du matin en raison de l'interdiction de circuler la nuit, les colis sont acheminés en train dans le respect du climat. L'exploitation rentable du saut de nuit en tant que modèle commercial constitue un défi logistique. Chaque nuit, quelque 375 wagons traversent la Suisse dans le cadre du trafic Cargo Domicile. Bien que les trois partenaires de transport impliqués soient concurrents, ils achètent ensemble les prestations de CFF Cargo. Ce faisant, le groupement dispose d'un réseau de 20 centres logistiques régionaux avec raccordement ferroviaire, exploités

par les différents partenaires. Un centre ferroviaire est ainsi accessible dans un rayon de 30 kilomètres, pratiquement dans toute la Suisse.

Outre une assurance qualité globale, pareille organisation suppose également une coordination efficace. Celle-ci est assurée par le bureau de CDS Cargo Domicile SA à Berne: «Nous soutenons les centres régionaux dans leurs tâches centrales et servons d'intermédiaire entre les partenaires impliqués»,



«Dans le domaine de la logistique, le temps est certes précieux, mais l'espace l'est tout autant.»

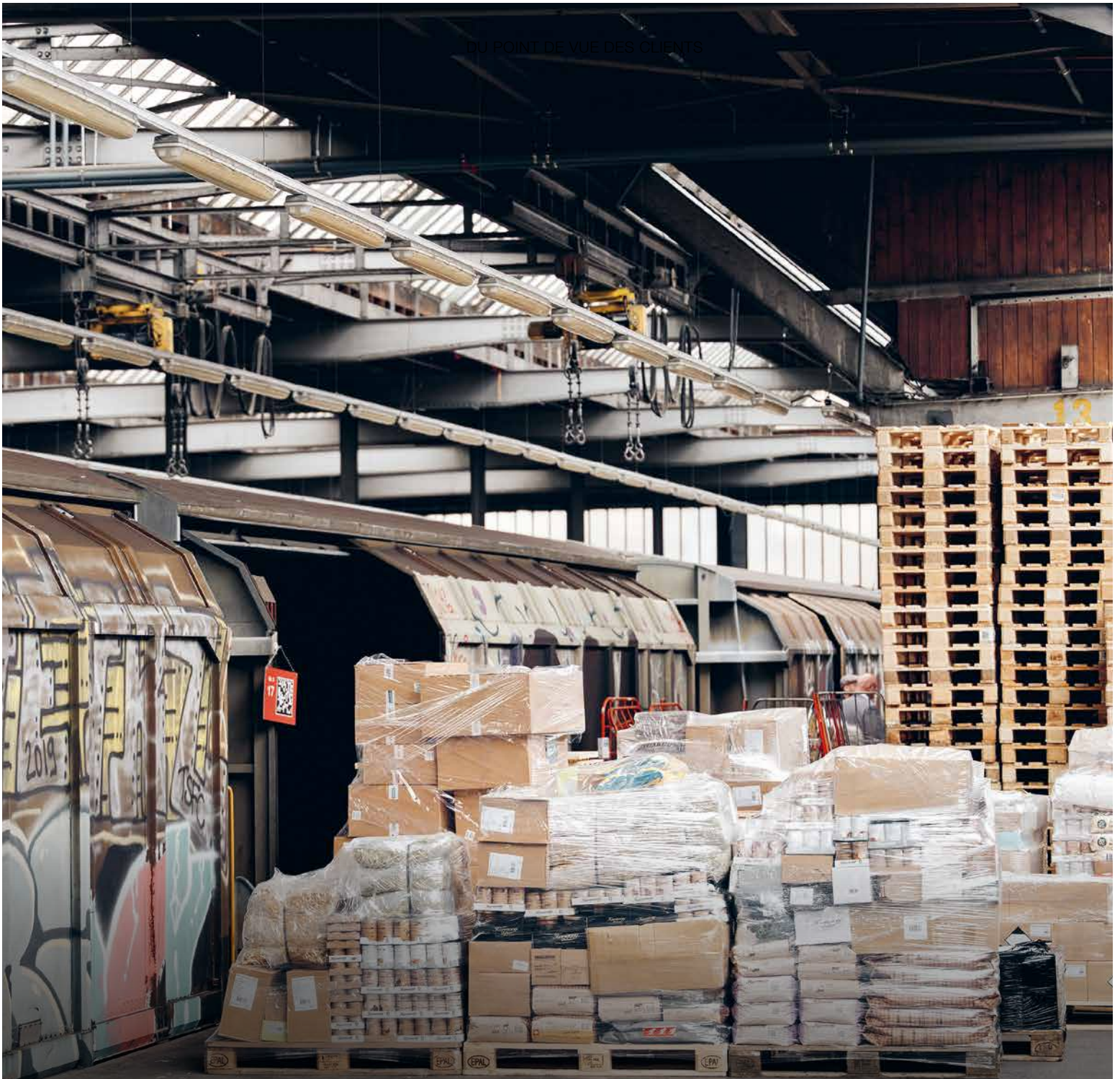
Ueli Remund,  
directeur de CDS Cargo Domicile SA

explique Ueli Remund. Par ailleurs, le bureau est également responsable de l'ensemble du trafic ferroviaire au sein du groupement. «Ses tâches comprennent la gestion d'un plan directeur et la coordination des facturations entre CDS, CFF Cargo et les centres régionaux.»

## Pertinence économique et écologique

Le plan directeur élaboré détermine quels centres régionaux ont besoin de combien de wagons, et à quel moment. Sur le premier et le dernier kilomètre, les partenaires CDS prennent en charge les colis de détail auprès de la clientèle et les distribuent le jour ouvrable suivant dans toute la Suisse et au Liechtenstein. Ce système présente plusieurs avantages: «D'une part, les enlèvements et les livraisons sont effectués par des chauffeurs qui connaissent bien la région», explique Ueli Remund, «d'autre part, nous économisons ainsi du temps et du carburant tout en préservant l'environnement.»

Outre le transport, les partenaires CDS proposent également des services logistiques additionnels, tels que le stockage, le prélèvement ou le co-packing. En effet, de nombreuses entreprises renoncent aujourd'hui à investir dans des grandes capacités de stockage pour des raisons de coûts et sont donc tributaires de livraisons plus fréquentes. Le «juste-à-temps» est la devise: la marchandise requise est livrée, dans la mesure du possible, en temps et en heure et dans la quantité exigée. «Dans le domaine de la logistique, le temps est certes précieux, mais l'espace l'est tout autant», explique Ueli Remund. Ponctualité, fiabilité et flexibilité sont les maîtres mots du secteur. Grâce à son modèle d'exploitation bien conçu sur les plans économique et écologique, le groupement Cargo Domicile garantit, conjointement avec CFF Cargo, une alternative avantageuse, efficace et durable au transport exclusivement routier.



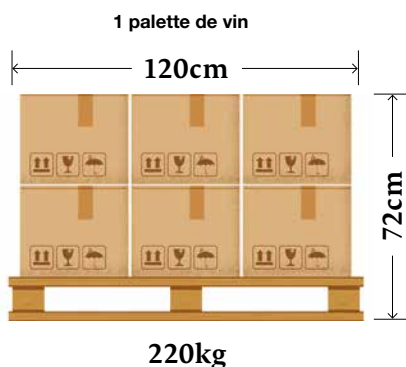
## Chronologie

- |             |   |             |  |
|-------------|---|-------------|--|
| <b>1981</b> | Création de Cargo Domicile en tant qu'entreprise partielle des CFF  | <b>2003</b> | Imbach Logistik SA reprend les tâches de CDS Cargo Domicile en Suisse centrale.  |
| <b>1992</b> | Privatisation partielle avec participation des CFF, de la Poste et de quelque 40 petits actionnaires.         | <b>2008</b> | Galliker Transport SA reprend Imbach Logistik SA.  |
| <b>1996</b> | Reprise par le conglomérat Transvision de Planzer Transport SA, Camion Transport SA et Galliker Transport SA. | <b>2009</b> | Imbach Logistik SA quitte le groupement, mais continue d'utiliser l'offre de CFF Cargo. La région Suisse centrale est répartie entre les centres CDS de Berne et Zurich. |
| <b>1998</b> | Seuil de rentabilité atteint. 100 000 wagons expédiés depuis la création.                                     | <b>2013</b> | Senn Transport SA à Seewen reprend les tâches de centre CDS Cargo Domicile en Suisse centrale.   |
| <b>2003</b> | Galliker Transport SA quitte le groupement, mais reste actionnaire de CDS et utilise l'offre de CFF Cargo.    |             |  |

# De A comme Aire-la-Ville à Z comme Zillis

Un centre ferroviaire des partenaires CDS est accessible dans un rayon de 30 kilomètres, pratiquement dans toute la Suisse. Grâce au saut de nuit avec CFF Cargo, des colis de détail de différentes natures sont transportés à destination, en tout confort et de manière écologique, en un jour ouvrable.

Illustration: Jacqueline Müller



Expéditeur:

Aire Vins SA,  
Rue du Vieux Four,  
1288 Aire-la-Ville

Destinataire:

Restaurant Krone  
Hauptstrasse 43  
7432 Zillis



**13:30**

Le client saisit l'ordre en ligne

**16:30**

Le camion enlève la marchandise chez l'expéditeur

**19:00**

Le centre CDS de Genève charge la marchandise sur des wagons

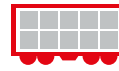
**21:15**

Le train de marchandises prend le départ à Genève



### Saut de nuit

En Suisse, il est interdit aux camions de circuler entre 22 heures et 5 heures. Pour que les marchandises puissent être acheminées de nuit, elles sont transbordées des camions sur des trains. Ce processus est appelé «saut de nuit».



**375**  
wagons en trafic CDS  
chaque nuit



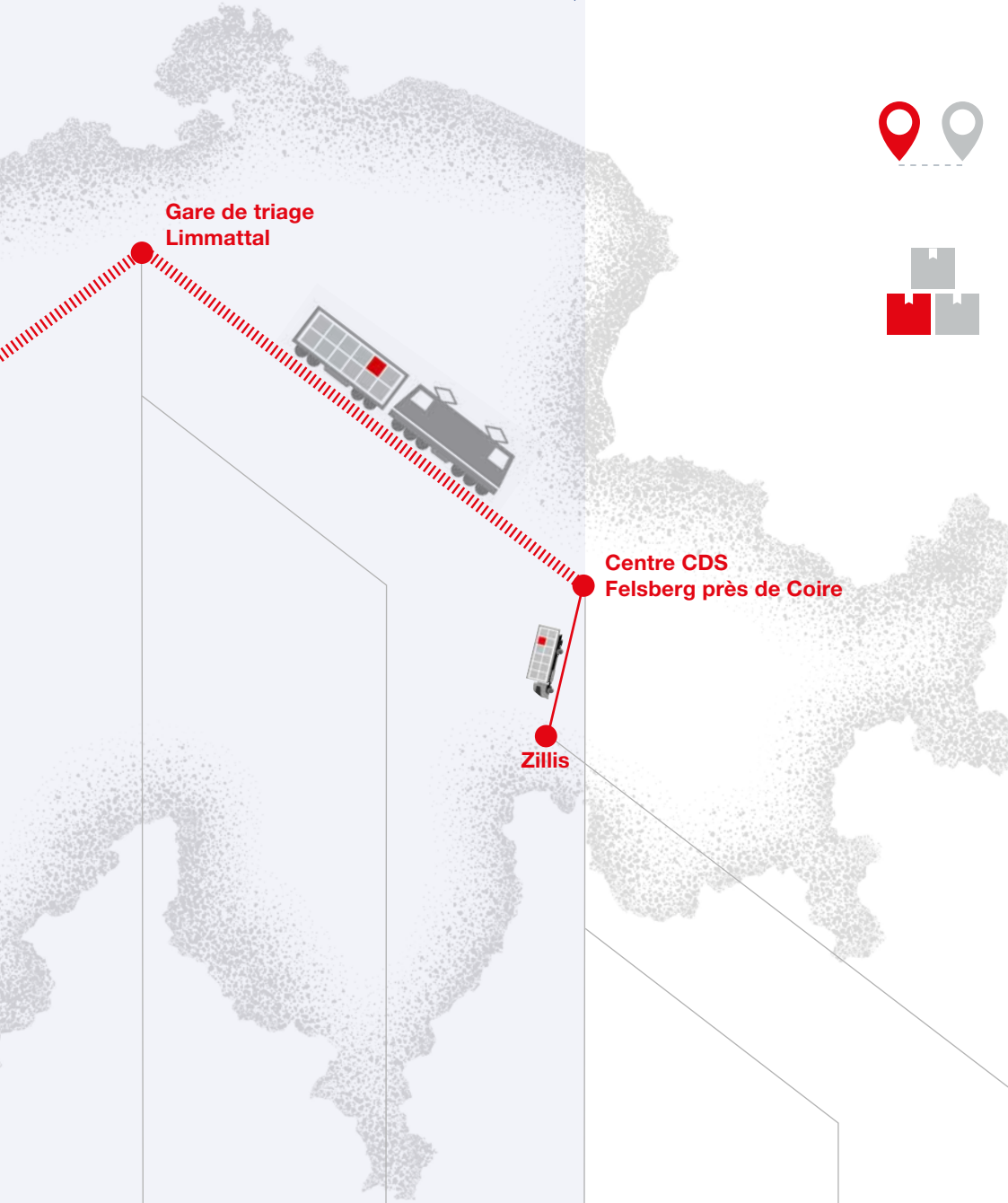
**38**  
Europalettes peuvent être  
disposées dans un wagon



**15,9**  
millions de km parcourus au total  
par les wagons en trafic CDS en 2021



**28 000**  
envois  
chaque nuit



**00:57**  
Arrivée à la  
gare de triage  
de Limmattal  
pour triage

**02:33**  
La nouvelle  
formation part  
en direction  
de Coire

**05:00**  
Arrivée au centre  
CDS de Felsberg  
près de Coire

**06:30**  
Transbordement  
sur camion

**08:15**  
Distribution  
chez le  
destinataire  
à Zillis



# Une passerelle pour concilier protection de la nature et protection du climat

Le terminal de conteneurs Gateway Basel Nord sera construit sur une surface qui abrite des animaux et des plantes rares. Afin de réduire autant que possible l'impact sur la nature, des habitats de substitution ainsi qu'une passerelle naturelle à travers le terminal sont mis en place.

**Texte:** Florian Wehrli **Visualisation:** Gateway Basel Nord SA



**A** la fin des années 1980, la Deutsche Bahn a mis fin à l'exploitation de la gare de triage badoise de Bâle. Depuis lors, un biotope de prairies et pâturages secs dignes de protection s'est développé sur le site d'une bonne vingtaine d'hectares entre les rails et le ballast. Des arbres, des arbustes et des fleurs rares ainsi que des espèces animales, telles que des orthoptères, des escargots et des reptiles, ont investi les lieux.

Ce lieu particulier est le théâtre d'un conflit opposant protection du climat et protection de la nature. En effet, avec le Gateway Basel Nord, un terminal de conteneurs trimodal raccordé aux axes routiers, ferroviaires et fluviaux doit voir le jour ici. «Ce projet contribue notablement au transfert du transport de marchandises sur le rail et, partant, à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et à la protection du climat», explique Martin Haller. En tant que membre du conseil d'administration de Gateway Basel Nord AG, ce dernier supervise le projet du côté de CFF Cargo. «Même si le site est destiné à une utilisation logistique dans le plan directeur cantonal, nous prenons très au

sérieux notre responsabilité en matière de biodiversité», ajoute-t-il. Les coûts de planification des mesures de protection de la nature sont désormais aussi élevés que ceux de la planification du terminal lui-même.

Afin de réduire autant que possible l'impact sur la nature, différentes mesures de remplacement sont prévues: sur une surface d'au moins 4000 mètres carrés, une passerelle naturelle doit passer au-dessus du terminal pour camions et du futur bassin portuaire 3. «Ce faisant, des corridors migratoires resteront ouverts pour les animaux», explique Martin Haller. «Une grande partie du site sera toujours composée de rails et de ballast, comme c'était le cas de la gare de triage de Baden». Dans l'actuelle forêt d'exploitation commerciale à Hard Pratteln, la gare de triage de Muttenz et sur des terres agricoles à Langen Erlen, de nouveaux habitats précieux seront créés grâce à des mesures de revalorisation écologique. Avec 45 hectares, les surfaces de remplacement sont environ quatre fois plus étendues celles du futur terminal de conteneurs.

Une fois achevé, le Gateway Basel Nord sera le plus grand terminal de conteneurs de Suisse. La passerelle naturelle prévue ne reliera alors pas seulement des habitats entre eux, mais permettra aux visiteurs de découvrir au plus près, depuis une terrasse, l'alliance de la nature et de la logistique.



# Vous avez des questions?

En appelant le 0800 707 100, nos clientes et clients obtiennent des renseignements rapidement et en toute simplicité. Quatre collaboratrices et collaborateurs du Service clientèle se présentent.

Texte: Stefanie Probst, Martina Riser Photos: Martina Riser



1

## Ana de Brito Rede, Service clientèle

Commandes de wagons ou d'agrès de chargement et réservations d'envois

### Qu'est-ce qui est important pour toi dans la relation avec la clientèle?

J'accorde toute mon attention à chaque cliente et client. Je tiens à saisir rapidement la demande, à donner des renseignements compétents et à proposer une solution. Chaque entretien doit se conclure positivement pour la personne qui appelle.

### Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

J'adore apprendre de nouvelles langues et je me réjouis donc de chaque appel en provenance du Tessin ou de la Suisse romande. Chaque entretien téléphonique enrichit automatiquement mon vocabulaire.

### As-tu toujours réponse à tout?

Grâce à nos systèmes informatiques, je peux répondre immédiatement à la question numéro un «Où est mon wagon?» Bien sûr, il y a aussi des questions plus complexes pour lesquelles nous travaillons de manière intersectorielle.





## Alexander Raemy, Service clientèle

2

Ordres de transport et systèmes en ligne

### Qu'est-ce qui est important pour toi dans la relation avec la clientèle?

Je suis responsable de mes clientes et clients, ce qui signifie que je fais tout pour répondre à leurs demandes le plus rapidement possible. Je veille, entre autres, à les mettre immédiatement en relation avec l'un-e de nos collaborateurs-trices. En principe, nos temps d'attente sont courts.

### Quelles demandes t'ont surpris?

Au printemps, nous recevons des appels de particuliers qui souhaitent acheter de vieilles palettes en bois. Ils veulent en faire des plates-bandes surélevées pour le jardin. C'est une excellente idée, je les transfère alors directement vers un fournisseur de palettes.



### As-tu toujours réponse à tout?

Je travaille depuis plus de 20 ans au Service clientèle de CFF Cargo. Par conséquent, dès qu'un numéro de téléphone s'affiche, je sais souvent à quelle question m'attendre et je peux y répondre immédiatement.



3

## Simon Mirakaj, régulateur

Trafic combiné

### Qu'est-ce qui est important pour toi dans la relation avec la clientèle?

Ma tâche consiste à connaître notre clientèle et à comprendre ses besoins. C'est indispensable pour la conseiller au mieux et trouver des solutions individuelles, ce qui implique parfois d'aller au-delà de ses attentes.

### Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

La variété, bien sûr, mais aussi le travail par équipes car notre service est joignable du matin tôt jusqu'à tard le soir. Je peux profiter du soleil l'après-midi, pendant que d'autres doivent travailler.

### À quelles questions réponds-tu volontiers?

Les questions concernant les délais de transport et les capacités disponibles dans les trains du trafic combiné. Il s'agit souvent de transports additionnels qui doivent être transférés de la route sur le rail. C'est positif pour nous et pour le climat.



4

## Stefan Huber, Service clientèle

Décompte et autres thèmes du trafic marchandises

### Qu'est-ce qui te plaît dans ton travail?

La touche 4 nous réserve toujours des surprises. Je ne sais jamais à quoi m'attendre, ni la langue, ni la demande de l'appelant ou de l'appelante. C'est ce qui fait le sel de mon travail.

### Par quelle demande as-tu été surpris?

Un berger de l'Oberland bernois voulait savoir quand son troupeau de moutons pouvait traverser les voies. Nous répondons également à ce type de questions. Nous avons une réponse adaptée à presque toutes les questions habituelles ou inhabituelles.

### À quelles questions réponds-tu volontiers?

Je suis toujours très heureux lorsque quelqu'un souhaite donner son avis. Cela nous permet de développer en continu nos compétences et notre Service clientèle.

# Frein de voie



Petits mais efficaces: les pistons gris ont une fonction centrale dans les gares de triage avec bosse de triage. Les wagons sont poussés sur la bosse par une locomotive, avant de redescendre et d'être aiguillés vers l'une des nombreuses voies de destination. Le petit frein à piston représenté entre en jeu dans la zone de laisser-couler. Également appelé Dowty-Retarder, du nom de son inventeur, il veille à ce que les wagons ne dépassent pas les 5 km/h. Plusieurs éléments de freinage de ce type sont montés sur la voie afin de prévenir le tamponnement des wagons.



Aperçu de la gare de triage de Limmattal:

[tiny.cc/rbl](https://tiny.cc/rbl)

# 15 000

trajets en camion  
sur la route sont évités chaque  
jour par CFF Cargo –  
grâce au transport quotidien  
de 185 000 tonnes  
de marchandises pour  
la clientèle.



## De l'argile et de la glaise le long du Jura

Sur mandat de l'entreprise Steiner SA, CFF Cargo transporte du Brassus vaudois au lac de Neuchâtel quelque 72 000 tonnes de déblais, soit plus de dix fois le poids de la tour Eiffel. Les déblais proviennent d'un projet de construction de l'horloger Audemars Piguet. Pendant près de cinq mois, jusqu'à fin juillet, 109 trains composés de 11 wagons chacun circuleront en direction d'Onnens-Bonvillars. Les matériaux inoffensifs pour l'environnement, principalement de l'argile et de la glaise, seront ensuite immergés dans le lac de Neuchâtel aux fins de la renaturation.



## Essai à l'échelle internationale pour le train de marchandises numérique

Nouveau jalon sur la voie de l'utilisation de l'attelage automatique numérique (DAC) en Europe: depuis l'automne 2021 et jusqu'à fin 2022, le premier train de marchandises numérique sillonne l'Europe à des fins d'expérimentation. Objectif: éprouver le DAC en conditions d'exploitation réelles. En début d'année, le train a fait halte en Allemagne, en Autriche et en Suisse. Pendant près d'un mois, CFF Cargo a examiné les prototypes du DAC sous toutes leurs coutures. Elle a ainsi fait circuler le train notamment sur l'axe du Saint-Gothard et soumis les processus techniques à un vaste programme de test sur différents sites du réseau suisse. Le train de marchandises numérique était initialement composé de 13 wagons différents, ainsi que d'un wagon de mesure de DB Systemtechnik pour les courses de mesure. Il a été étendu à

24 wagons pour la suite des essais. Le train est financé par le ministère fédéral allemand du numérique et des transports. L'attelage automatique numérique est le projet d'innovation prioritaire en fret ferroviaire européen. En Suisse, le projet est soutenu par l'Office fédéral des transports (OFT), l'Union des transports publics (UTP) et l'Association des chargeurs (VAP). Conjointement avec les entreprises de fret ferroviaire et les propriétaires de wagons, ils élaborent un projet de consultation aux fins d'une prise de décision politique en faveur de l'introduction et du financement de l'attelage automatique numérique dans le fret ferroviaire suisse.



Plus d'informations sur le blog:  
[tiny.cc/dac4eu-f](https://tiny.cc/dac4eu-f)



## Une desserte de qualité grâce au fret ferroviaire.

CFF Cargo transporte chaque jour 185 000 tonnes de marchandises à travers la Suisse pour sa clientèle, délestant ainsi les routes de 15 000 trajets de camions par jour. Elle apporte une contribution importante à l'approvisionnement de la Suisse et à la réalisation des objectifs climatiques.

Demandez une offre pour apporter votre contribution!  
[www.sbbcargo.com/offre](http://www.sbbcargo.com/offre)

