

# cargo

Le magazine suisse de la logistique

1 | 2023



## DAC+

**Parfaitement attelé  
et stable sous tension.  
Course d'essai  
d'un train pilote en  
route vers le futur.**

Dès page 18



#### Vers le développement durable

Ambassadrice d'un fret ferroviaire respectueux du climat, une locomotive de type Re 484 au design remanié sillonne la Suisse. Cette locomotive symbolise la contribution de CFF Cargo aux objectifs climatiques des CFF et assure le transport des marchandises de manière durable, pour notre clientèle. Le transport ferroviaire consomme sept fois moins d'énergie, émet onze fois moins de gaz à effet de serre et nécessite sept fois moins de surface. L'économie circulaire de CFF Cargo fait également partie de la conscience environnementale: maintenance préventive des véhicules et acheminement des matériaux vers le site de recyclage dans le respect du climat. D'ailleurs, aujourd'hui déjà, le courant de traction provient à 90% d'énergie hydraulique. À terme, il devrait provenir exclusivement de sources renouvelables.



Plus de photos 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, Miriam Wassmer  
**Conception et réalisation:** Redact Kommunikation AG, Glattbrugg  
**Rédaction et direction de projet:** Katrin Montiegel **Conception:** Jacqueline Müller  
**Traduction:** Service linguistique des CFF  
**Impression:** Hertig + Co. AG, Lyss  
**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

## Fret ferroviaire pour la Suisse

Chères lectrices et chers lecteurs,

L'orientation de l'activité de CFF Cargo est fortement tributaire des conditions-cadres. Début novembre 2022, le Conseil fédéral a décidé de mettre en consultation deux variantes pour perfectionner le transport de marchandises en Suisse. Les CFF privilégient la variante 1, qui prévoit un renforcement du fret ferroviaire via divers instruments et une modernisation en profondeur dans le but de renforcer, notamment, le trafic par wagons complets. Une décision contre le trafic par wagons complets serait définitive – lire à ce sujet la rencontre au sommet entre Désirée Baer et le conseiller national Jon Pult (page 10).

Pour les cantons également, le fret ferroviaire est un élément central qu'ils intègrent dans la planification des transports et l'aménagement du territoire. Zurich, Berne et Vaud ont déjà développé des concepts à ce sujet, qu'ils mettent en œuvre (page 4). Notre graphique des flux de marchandises en Suisse assurés régulièrement par CFF Cargo montre très clairement les zones dans lesquelles le fret ferroviaire joue un rôle (page 16).

La modernisation du fret ferroviaire se poursuit dans toute l'Europe avec le projet de passage à l'attelage automatique numérique. Découvrez à partir de la page 18 ce qu'un simple câble de données peut faire pour un train de marchandises.

Je vous souhaite une excellente lecture.

**Miriam Wassmer**  
Responsable Communication CFF Cargo



**4–9 Pleins feux sur la logistique** Les cantons appliquent de nouveaux concepts pour promouvoir la répartition modale de pair avec CFF Cargo. Les exemples des cantons de Zurich, Berne et Vaud montrent la voie à suivre.

**10–13 Rencontre au sommet** Le trafic par wagons complets est-il laissé pour compte? Entretien entre la CEO Désirée Baer et le conseiller national Jon Pult.

**14–15 Au cœur de Cargo** Avec ses services numériques, CFF Cargo propose des outils simples et efficaces pour le déroulement des transports.

**16–17 En bref** Chaque jour, CFF Cargo transporte quelque 185 000 tonnes de marchandises pour sa clientèle. Coup d'œil sur les flux de marchandises en trafic intérieur.

**18–20 Innovation** Cap inchangé: l'automatisation et la numérisation poursuivent leur progression avec le projet DAC+.

**21 Objet** Amortissement maîtrisé



**22–24 Perspective client**  
Sel, wagon après wagon: CFF Cargo et Salines Suisses forment une équipe fiable depuis près de 50 ans.

**25 Faits et chiffres** Neuf nouveautés: capacités de la locomotive de ligne Vectron.

**26–27 Ballast** Nouvelles de la branche

# Projets des cantons

Le transport de marchandises est essentiel pour l’approvisionnement et l’élimination en Suisse, comme en témoignent les mesures logistiques prises par les cantons de Zurich, Berne et Vaud. L’accent est mis sur le rail avec des concepts de garantie des surfaces, d’économie circulaire et d’échanges interdisciplinaires continus.

**Texte:** Katrin Montiegel **Photos:** SBB Cargo **Graphisme:** SBB Cargo

Plus besoin d’attendre le lendemain pour la livraison de son colis. Il arrive le soir même. Just in time, c’est ce que nous voulons. Ce que nous ne voulons pas: nuisances sonores et odeurs, hausse des émissions de CO<sub>2</sub> et aménagement d’une voie ferrée devant chez nous empruntée par un train de marchandises juste après avoir acheté en ligne nos boules Quiès. Transport, transbordement et stockage des marchandises: toutes ces opérations sont effectuées avant que le livreur ne sonne à la porte et nous remette le colis tant attendu.

Et les colis seront plus nombreux. Selon les prévisions de l’Office fédéral du développement territorial, quelque 547 millions de t de marchandises seront transportées en 2040. L’infrastructure est saturée. Certes, la numérisation et l’automatisation simplifieront le transport ferroviaire, mais il existe encore des projets en attente, comme le passage à l’attelage automatique numérique en Europe (page 18). Or sans rail, pas de transport et sans installation de transbordement, pas de chargement.

## Urbanisation

Les changements sociaux, technologiques et économiques obligent le fret ferroviaire à relever sans cesse de vastes défis. Outre le volume croissant de marchandises, l’urbanisation est également un facteur décisif. De plus en plus de personnes sont attirées par la ville ou son agglomération proche. Elles recherchent des lieux d’habitation, des postes de travail, des offres de loisirs et des possibilités d’achat attrayants qui soient bien desservis par les transports publics. Or les infrastructures nécessaires à la logistique ne sont pas souhaitées, au motif qu’elles sont trop bruyantes, trop polluantes, trop laides.

## Habitudes de consommation

À cela s’ajoute l’évolution des besoins de la clientèle. Ces dernières années, et plus encore depuis la pandémie, la diversité de l’offre et les délais de livraison les plus courts sont devenus des critères décisifs. Les achats se font en ligne et non plus dans les magasins. Le Just in time et la livraison le jour même ou à

la date (et sur le lieu) de son choix sont devenus la norme, les nouveaux critères de qualité sont la vitesse, la fiabilité et la flexibilité. Cela représente un défi immense pour les entreprises de transport, car les flux de marchandises sont de plus en plus complexes. Alors que les marchandises étaient habituellement livrées de manière groupée à des endroits définis, il faut aujourd’hui des flux de marchandises individualisés.

## Recherche de solutions

La population est en augmentation alors que l’espace utilisable s’amenuise. Certains endroits stratégiques ne disposent pas de surfaces ou d’installations adaptées pour transborder les marchandises de la route vers le rail. Des concepts judicieux sont nécessaires, notamment dans le domaine de la logistique urbaine, afin de garantir l’approvisionnement et l’élimination dans les villes. Aussi la Confédération a-t-elle invité les cantons à formuler leur propre concept de transport de marchandises et de logistique. Il doit tenir compte des évolutions de la société et des changements subséquents, et proposer des solutions pour éliminer les goulets d’étranglement croissants dans le transport de marchandises.

## Aux cantons de décider

Chaque canton examine et évalue ses besoins et engage les mesures qui s’imposent. Il s’agit avant tout de garantir les surfaces logistiques et les sillons existants dans la planification des transports, de promouvoir la construction ou l’extension d’installations de transport et de développer des projets innovants. «Le rail doit être l’épine dorsale qualitativement robuste du transport de marchandises», considère Paul Schneeberger de l’Office de la mobilité du canton de Zurich. Les concepts de transport de marchandises et de logistique sont un instrument clé pour défendre les intérêts de la branche auprès des acteurs économiques et politiques. Les exemples de Zurich, Berne et Vaud montrent ce qu’il est possible de faire grâce à l’économie circulaire, la préservation des surfaces et les échanges interdisciplinaires. ———>

## Le programme de développement stratégique (PRODES)

Pour améliorer l'efficacité du transport de marchandises, le Parlement décide tous les quatre à huit ans de nouvelles étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

### D'ici à 2025

- Augmentation de la capacité des trains de marchandises entre les gares de triage de Bâle et de Limmattal
- Aménagement de la ligne du pied du Jura pour une relation efficace entre les gares de triage de Lausanne et de Limmattal
- Garantie du nombre de trajets nécessaires de la gare de triage de Limmattal vers Sargans et le Tessin

### D'ici à 2035

- Deuxième sillon express sur l'axe est-ouest: les trains de marchandises circuleront jusqu'à 20% plus vite qu'en 2025
- Restrictions réduites pendant les heures de pointe du trafic voyageurs
- Construction de nouvelles gares de formation dans la Broye et le Nord vaudois
- Aménagements sur la ligne ferroviaire nationale Zofingue-Lenzbourg, dans le Zürcher Unterland et le Zürcher Mittelland

### D'ici à 2050

- Plateformes de transbordement supplémentaires le long des axes est-ouest et nord-sud
- Mise en service de nouveaux city hubs
- Développement des possibilités de transbordement rail/route
- Renforcement de la desserte ferroviaire dans les agglomérations





#### Thèmes phares

- Transfert du fret vers des modes de transport qui préservent l'environnement et les ressources
- Approvisionnement efficace en marchandises et élimination des déchets

Canton de Zurich

## City hubs et économie circulaire

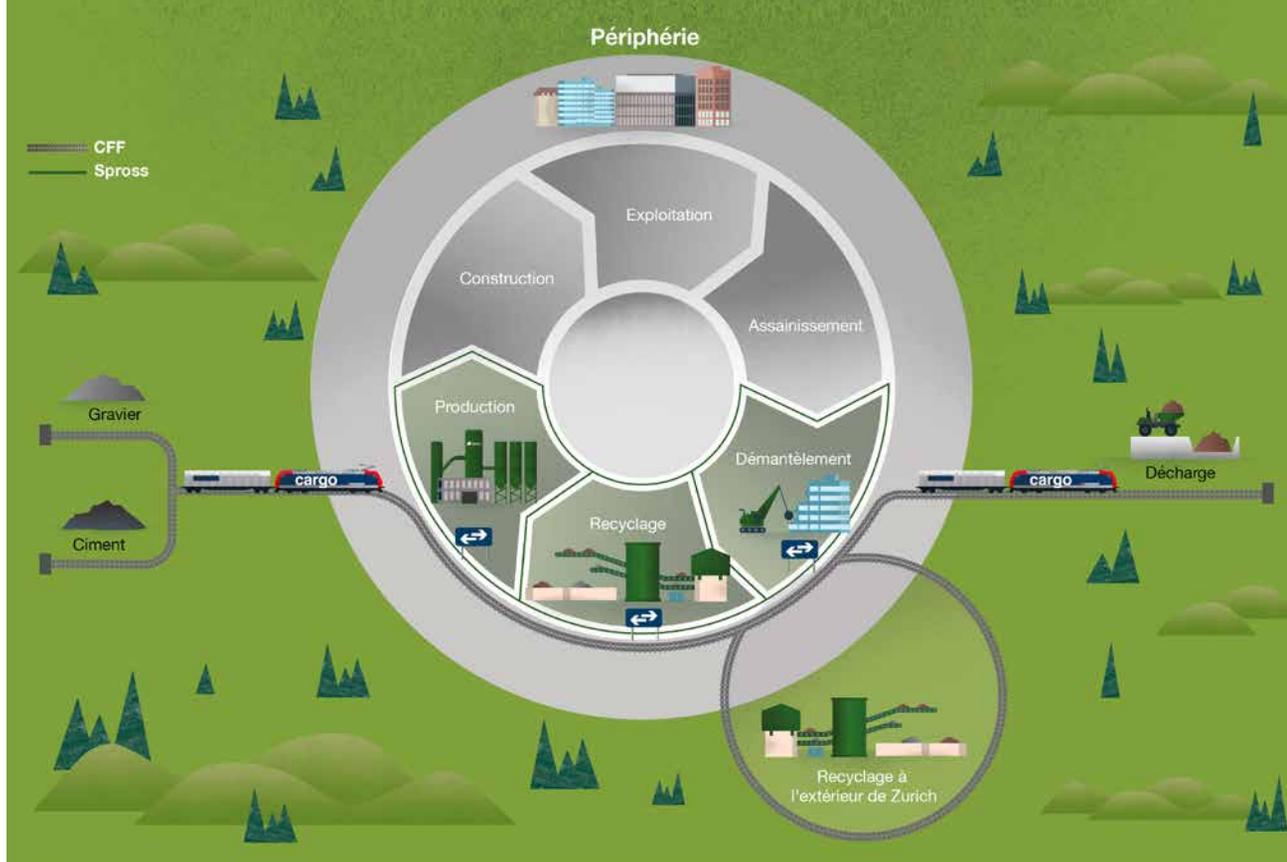
Dans le canton densément peuplé de Zurich, l'approvisionnement et l'élimination des agglomérations constituent un défi croissant. Des solutions sont recherchées pour répondre au manque de surface et aux enjeux du climat. Avec le projet Urban Mining Logistics, CFF Cargo a développé, de pair avec Spross Transport und Recycling AG, un city hub innovant qui sert également de lieu de production pour le béton de recyclage.

L'urban mining est un concept de récupération des matériaux après leur utilisation. Ces matériaux sont fournis par la ville elle-même. La logistique urbaine vise l'utilisation optimale des surfaces logistiques centrales lorsque les infrastructures urbaines sont limitées. CFF Cargo et Spross ont combiné les deux et créé un circuit fermé de matériaux sur le rail.

Depuis 2017, Spross et CFF Cargo exploitent à Hardfeld un city hub raccordé au réseau ferroviaire. Les gravats et les déchets urbains y sont collectés et acheminés par rail puis retraités. Avec le projet Urban Mining, Spross produit sur le site de Hardfeld du béton de recyclage à partir de béton de démolition et de matériaux collectés, triés et traités. Celui-ci peut à son tour être utilisé pour de nouveaux projets de construction. Les transports sont effectués par le rail: les matières premières primaires et secondaires arrivent au hub par le rail, même celles qui viennent de loin.

Des projets comme celui-ci montrent que l'élaboration d'un concept de transport de marchandises et de logistique n'est pas une tâche qui incombe seulement aux services cantonaux. Il s'agit avant tout d'un cadre d'orientation pour des tiers et d'une incitation à trouver des solutions innovantes qui permettent de renforcer l'efficacité de l'approvisionnement des particuliers et des entreprises dans l'espace urbanisé existant.

En outre, le city hub est un élément important de la base légale dont dispose le canton de Zurich depuis 2021 par rapport au transport de matériaux d'excavation et de graviers par le rail. En vertu de cette base, le transport par voie ferroviaire est obligatoire pour les grands projets de construction d'un volume total supérieur à 25 000 m<sup>3</sup>. CFF Cargo et Spross ont également élaboré pour ce marché une offre conforme à la législation actuelle.



## Entretien

**Monsieur Schneeberger (PS), quels défis le transport de marchandises et la logistique doivent-ils relever dans le canton de Zurich?**

PS: Premièrement, la forte croissance démographique attendue ces 25 prochaines années dans le canton. Deuxièmement, le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.

**Cela signifie plus de monde et moins d'espace?**

PS: Oui. Les surfaces logistiques se retrouvent de plus en plus en concurrence avec d'autres affectations. Il y a aussi la question des émissions de CO<sub>2</sub>. Le concept de transport de marchandises et de logistique doit également sensibiliser à l'importance du transport de marchandises, notamment sur le rail, pour l'approvisionnement et l'élimination dans les agglomérations.

**CFF Cargo et Spross exploitent ensemble le city hub à Hardfeld.**

PS: Cela montre qu'il est également possible d'intervenir durablement dans l'espace urbain. Un autre exemple est le raccordement direct de Swissmill au réseau ferroviaire en plein centre-ville.

**Quel est le rôle du canton ici?**

PS: La Confédération a défini un programme de développement stratégique (PRODES) du fret ferroviaire qui comprend différentes étapes d'aménagement en 2025, 2035 et 2050. En



**«Dans la société actuelle, il est important d'être prévoyant.»**

Paul Schneeberger, chef de projet Planification directrice et transport de marchandises, Office de la mobilité du canton de Zurich

collaboration avec CFF Cargo et CFF Infrastructure, nous avons pour mission de veiller à la disponibilité en temps voulu des sillons et installations de transbordement nécessaires.

**À une époque où tout va si vite, comment peut-on développer des mesures dont l'effet n'est prévisible que dans 15 ou 30 ans?**

PS: C'est très difficile, mais pas impossible. Avec notre concept, nous voulons aussi établir un dialogue entre les acteurs politiques, économiques et la branche du transport de marchandises. Dans des périodes comme celles-ci, il est important d'être prévoyant et de ne pas se priver de marges de manœuvre pour l'avenir.»





Thèmes phares

- Planifier les zones et les surfaces devant être utilisées à des fins logistiques
- Garantir les installations de transbordement et les gares marchandises dans la planification territoriale

Canton de Berne

## Préserver les infrastructures

«Les mesures prises par le canton de Berne sont de nature stratégique. Elles consistent surtout à évaluer et à préserver les installations, les infrastructures ainsi que les zones appropriées pour de futures utilisations logistiques», explique Manon Giger de l'Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne. Afin de déterminer ses besoins, le canton a mis en place des sounding boards lors de l'élaboration du concept de transport de marchandises et de logistique. La procédure participative a permis de recueillir les propositions des acteurs de l'économie, des associations, des différentes instances administratives et des entreprises de transport.

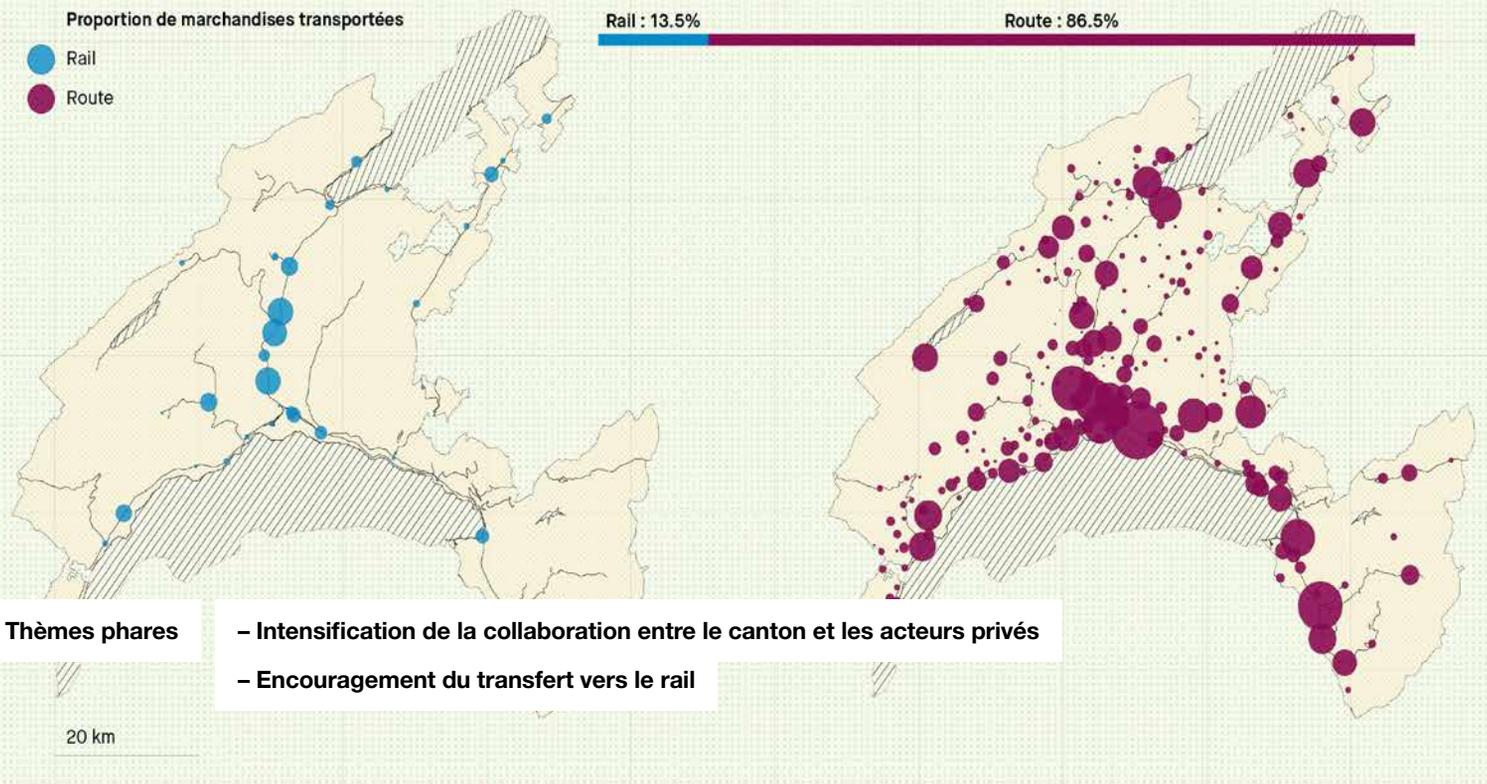
Ces propositions ont été analysées, une vision sur le fret ferroviaire a été élaborée et des fiches de mesures du plan directeur ont été rédigées. Une porte sur les sites favorables et les zones prioritaires pour une utilisation logistique. Une autre sur la préservation dans la planification territoriale des installations de transbordement et des gares marchandises, qui seront intégrées dans le plan directeur cantonal. «Grâce à l'élaboration de la vision sur le fret ferroviaire, nous avons pu identifier des infrastructures importantes pour le canton. Nous avons détecté les conflits d'intérêts et en avons discuté avec les acteurs concernés», explique Manon Giger. Des résultats notables sont déjà disponibles. L'importance de l'installation de transbordement dédiée au transport combiné à Berne



**«L'élaboration de la vision nous a permis d'identifier des infrastructures importantes.»**

Manon Giger, cheffe de projet Trafic marchandises, Office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne

Weyermannshaus a été examinée par le canton et figure dans le plan directeur comme un site d'importance suprarégionale. «Nous avons constaté qu'elle était importante pour le canton de Berne. Nous souhaiterions la moderniser, notamment dans la perspective de la mise en service du Gateway Basel Nord, qui renforcera le transfert sur le rail.» Par ailleurs, la ville de Berne prévoit d'élaborer un concept d'implantation pour la logistique urbaine avec des acteurs locaux.



## Canton de Vaud

# Réunir les acteurs

Dans le canton de Vaud, la part du rail dans le transport de marchandises est inférieure à la moyenne suisse. L'importance du fret ferroviaire est moindre par rapport à celle du transport de marchandises par la route. Cela doit désormais changer. Le recours au rail dépend fortement de l'existence d'infrastructures appropriées. Actuellement, le canton recense 47 installations de transbordement, mais elles sont souvent peu utilisées. Le concept de transport de marchandises et de logistique se concentre donc, notamment, sur le transfert vers le rail et l'échange soutenu avec des acteurs de l'économie et de l'aménagement du territoire.

Les villes manquent souvent de plates-formes logistiques intermodales pour la distribution en détail. «Le volume du trafic marchandises est particulièrement élevé, p. ex. dans l'agglomération de Lausanne. Pour ce type de situations, nous prévoyons d'élaborer un concept logistique concret», explique Frédéric Clerc de la Direction générale de la mobilité et des routes. À l'instar du canton de Berne, le canton de Vaud assure la coordination de la planification et de la mise en œuvre des mesures. Ainsi, en juin 2022, le canton a réuni plus de vingt entreprises, dont CFF Cargo, et des groupes d'intérêt du secteur de la logistique afin d'identifier les conditions-cadres nécessaires pour augmenter l'utilisation du rail en milieu urbain. Le manque de communication entre les



**«Nous encourageons les échanges interdisciplinaires.»**

Frédéric Clerc, chef de projet Transport de marchandises, Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud

acteurs de la branche peut engendrer des évolutions indésirables et des incertitudes. C'est pourquoi, avec son concept de transport de marchandises et de logistique, le canton de Vaud, avec ses groupes de travail interdisciplinaires et ses ateliers, prône non seulement un dialogue continu, mais aussi la publication régulière des résultats.

# «Le fret ferroviaire est crucial pour le bon fonctionnement de l'économie.»

L'avenir du fret ferroviaire, et en particulier du trafic par wagons complets, est actuellement débattu au niveau politique. Dans cet entretien, Désirée Baer (DB), CEO de CFF Cargo, et Jon Pult (JP), conseiller national, expriment clairement leur position. Une Suisse sans trafic par wagons complets est impensable: aussi bien économiquement que socialement.

**Texte:** Stefanie Probst, Katrin Montiegel **Photos:** Nemanja Novković

Quelle importance revêt le fret ferroviaire pour la Suisse? Le processus pour perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse est actuellement d'actualité au niveau politique. Il s'agit de propositions en faveur d'une contribution plus forte du fret ferroviaire à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et à l'augmentation de l'efficacité énergétique, ainsi que d'un concept de financement et de mise en œuvre de son automatiser et de sa numérisation. Deux variantes sont soumises à discussion. La variante 1 prévoit de soutenir financièrement le trafic par wagons complets (TWC) et de moderniser techniquement le fret ferroviaire dans son ensemble. Objectif: maintenir et développer le réseau du trafic par wagons complets à l'avenir. La variante 2 ne prévoit pas de subventions, juste une modernisation du fret ferroviaire comme dans la variante 1. Concrètement, cela signifie que CFF Cargo doit rester financièrement autonome. Le trafic par wagons complets, qui ne peut pas être exploité de manière rentable, serait définitivement arrêté.

## **Quel est l'apport du fret ferroviaire pour la Suisse?**

**DB:** Il est essentiel au bon fonctionnement de l'économie et à la sécurité de l'approvisionnement de la société. Il fait partie de la politique climatique et énergétique.

**JP:** Le fret ferroviaire fait aussi partie de l'identité suisse. En tant que président de l'initiative des Alpes, j'entends souvent dire qu'il existe un mandat légal pour le fret ferroviaire et pour le transport intérieur. Ce n'est malheureusement pas le cas, mais cette fausse idée de la population montre à quel point le fret est ancré dans la société. Il est évident que le rail est plus écologique, en particulier pour les longues distances, qu'il nécessite

moins de surface et moins d'énergie et qu'il rend les routes plus sûres, car moins encombrées. Nous devons absolument défendre ces avantages.

## **Actuellement, c'est essentiellement le trafic par wagons complets, une partie importante de l'offre de CFF Cargo, qui est au cœur des débats. Pourquoi est-il si important pour la Suisse?**

**DB:** Le trafic par wagons complets permet aussi de regrouper de petites quantités et de les dispatcher en Suisse. Il n'y a pas que les grands centres économiques; les régions isolées et les zones rurales sont également reliées entre elles par le rail. De plus, les délais de livraison sont de plus en plus serrés si bien que les quantités transportées continuent de diminuer; le trafic par wagons complets permet le regroupement nécessaire. Son importance majeure ne décroîtra pas à l'avenir. Si le trafic par wagons complets venait à disparaître, le transport serait entièrement transféré vers la route.

**JP:** Sans le trafic par wagons complets, quelque 600 000 trajets de camions supplémentaires seront nécessaires pour distribuer les marchandises. Cela signifie nettement plus de bouchons, moins de sécurité routière, plus de bruit et d'émissions de CO<sub>2</sub>. La perte du trafic par wagons complets aurait de graves conséquences pour l'économie et la population.

## **Monsieur Pult, les responsables politiques sont pourtant favorables à un transfert du transport de marchandises sur le rail.**

**JP:** Nous avons un mandat constitutionnel clair visant au transfert pour le trafic de transit; ce n'est pas encore le cas pour le trafic marchandises en Suisse, ce que l'on appelle le trafic marchandises intérieur, ou le trafic d'import-export.



Heureusement, CFF Cargo et quelques autres acteurs le font malgré tout, mais cela ne peut pas être financé de manière autonome. Si les conditions-cadres légales restent en l'état, CFF Cargo devra procéder à des coupes franches. Pour maintenir le trafic marchandises intérieur, les responsables politiques doivent modifier les conditions requises. Il faut accepter cet état de fait.

**La loi révisée sur le transport de marchandises existe déjà depuis 2016. Pourquoi faut-il à nouveau l'adapter?**

JP: La partie de la loi actuelle sur le transport de marchandises qui stipule que le fret ferroviaire doit toujours et dans tous les cas être autofinancé repose sur un postulat erroné. À savoir l'hypothèse selon laquelle un petit coup de pression suffirait pour que les acteurs, et en particulier CFF Cargo, soient plus robustes. Ce n'était tout simplement pas une estimation réaliste. Le statu quo le montre clairement et les responsables politiques doivent maintenant en tirer les conséquences: soit risquer un report sur la route – ce qui serait fatal selon moi – soit créer de nouvelles conditions-cadres financières.

DB: CFF Cargo est tiraillée. D'un côté, on attend de nous une autonomie financière qui nous obligerait à suspendre les trafics non rentables. D'autre part, les responsables politiques ne veulent pas supporter les conséquences du report du trafic vers la route. CFF Cargo doit donc continuer à assurer des trafics non rentables et contredire ainsi les objectifs de la Confédération. Les responsables politiques doivent à présent exprimer leur volonté et en accepter les conséquences.

JP: J'œuvre pour que les responsables politiques prennent la bonne décision et offrent un avenir au fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Il s'agit à présent d'améliorer la loi là où elle est manifestement insuffisante.

**La variante 1 implique un soutien massif au trafic par wagons complets, la variante 2 ne prévoit que des incitations pour les chargeurs. Quelles seraient ces incitations?**

DB: Des incitations financières pour les chargeurs sont prévues dans les 2 variantes. Le Conseil fédéral souhaite soutenir les chargeurs en leur versant une contribution par chargement et déchargement. Notre clientèle et nous-mêmes soutenons cette idée. Il faudra définir la forme concrète de cet instrument dans la phase suivante. La variante 1 prévoit simplement des mesures complémentaires.

**D'éventuelles incitations pourraient-elles garantir les chances de survie du trafic par wagons complets?**

DB: Il est difficile de savoir si ces instruments d'incitation pour les chargeurs seront efficaces là où le trafic n'est toujours pas rentable. Nous considérons qu'il sera mis un terme au trafic par wagons complets si les responsables politiques ne se prononcent que pour des instruments d'incitation. —→

**En quoi consiste le trafic par wagons complets (TWC)?**

Des wagons isolés ou des groupes de wagons sont regroupés à partir de voies de raccordement et d'installations de transbordement pour former des trains conduits dans des gares de triage, où de nouveaux trains sont assemblés selon les régions de destination. En gare de destination, ces wagons sont à nouveau placés individuellement ou en groupes sur des voies de raccordement, puis répartis. Cette liaison entre les sites de production, centres logistiques et entrepôts permet d'effectuer des livraisons groupées dans des lieux isolés et de garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Les chargeurs n'ont pas besoin de gérer des stocks coûteux et les processus logistiques restent flexibles, même pour les petites marchandises et les petites quantités.

### **Quelles seraient les alternatives pour le transport de marchandises?**

**DB:** Actuellement, certainement la route. L'interdiction de circuler la nuit est problématique. Il faudrait l'assouplir. De nombreuses marchandises aux délais critiques sont transportées de nuit sur les rails. Reste à savoir si suffisamment de chauffeur·e·s souhaitent faire ce travail, mais c'est une autre question.

### **Si l'on maintient la loi de 2016, cela signifiera un report massif vers la route. Les objectifs climatiques ne sont-ils pas si importants?**

**JP:** Ce serait bien évidemment un retour en arrière. Même si dans un avenir relativement proche, les camions devaient circuler sans impact sur le climat, il resterait toujours le problème de la surface et de l'énergie. C'est un argument qui me semble tout aussi important, voire un peu plus, que la politique climatique. Il est impossible de parvenir à une efficacité en matière d'énergie et d'utilisation des surfaces aussi élevée sur la route que sur le rail. Efficacité qui sera renforcée davantage encore par les améliorations technologiques, comme l'attelage automatique numérique ou l'essai de frein automatique. En matière de transport de marchandises, le rail est imbattable lorsqu'il s'agit d'utiliser efficacement l'énergie et les surfaces. C'est aussi important sur le plan stratégique pour notre économie.

**DB:** Le fret ferroviaire consomme p. ex. sept fois moins d'énergie que le fret routier.

### **Protection du climat, efficacité énergétique, espace, sécurité de l'approvisionnement, autant d'arguments en faveur du fret ferroviaire.**

**DB:** Ce qui ne veut pas dire que nous sommes absolument contre la route. Pas du tout. La sécurité de l'approvisionnement est toujours une interaction entre les différents modes de transport, avec leurs avantages et inconvénients respectifs. Ce que veut notre clientèle et ce dont nous avons besoin, ce sont des alternatives. Sans quoi nous n'aurons pas de solution de secours. La route, le rail, mais aussi le bateau; si l'un d'entre eux est défaillant, il y en a d'autres. Je pense que l'on prive l'économie et la clientèle d'une alternative si l'on supprime une grande partie du fret ferroviaire.

**JP:** Si les politiques optent pour la variante 2, c'est-à-dire, le maintien du principe de base de l'autonomie financière, ce sera irréversible. On ne conserve pas une infrastructure qui n'est pas utilisée. Cela signifie donc que les surfaces existantes devraient être partiellement libérées pour d'autres utilisations. Dans dix ans, nous ne pourrions pas dire soudainement que nous avons à nouveau besoin du rail sur ces surfaces. Il aura alors disparu, pour toujours. C'est pourquoi cette décision est hautement stratégique, avec toutes

les conséquences que cela implique pour l'économie et la société suisses.

### **Quel rôle jouent l'automatisation et la numérisation dans l'avenir du fret ferroviaire?**

**DB:** Un rôle décisif. Il faut absolument rester compétitif, non seulement au niveau des prix, mais aussi de la flexibilité et de la vitesse. C'est aussi important pour le personnel. Le profil des métiers que nous proposons aujourd'hui n'est plus en phase avec notre époque. Il ne sert à rien de promouvoir le trafic par wagons complets si, en même temps, notre personnel continue d'atteler à la main. De plus, nous connaissons une vague de départs à la retraite et nous avons du mal à recruter – le processus d'attelage devra à l'avenir se faire via un attelage automatique numérique. Nous devons offrir aussi plus de transparence à notre clientèle p. ex. via des données en temps réel sur l'état du transport. Les entreprises de fret ferroviaire ne peuvent toutefois pas financer seules le passage au nouvel attelage. Tous les acteurs du système ferroviaire doivent opérer la transformation dans un délai aussi bref que possible et ce n'est que lorsque tout le monde sera équipé que nous bénéficierons des avantages offerts par l'automatisation. Même si notre situation économique était plus favorable, la branche n'y parviendrait pas seule.

### **Vous évoquez l'attelage automatique numérique: est-ce lui qui fait pencher la balance?**

**DB:** Oui, pour l'essentiel. La numérisation du train est certainement la partie la plus difficile. Mais une fois que ce sera fait, le champ des possibles s'élargira: pour la clientèle, pour l'efficacité, pour la maintenance des wagons.

### **La numérisation et l'automatisation auront-elles des répercussions sur le personnel?**

**DB:** Le personnel voit que ces innovations sont bénéfiques pour sa santé et sa sécurité. Le personnel de manœuvre effectue un travail très pénible. Et le fait de séjourner longtemps sur les voies rend l'activité en partie dangereuse. Avec la numérisation et l'automatisation, nous faisons un pas de géant pour rendre le métier plus sûr et moins dangereux pour la santé. En outre, des profils métiers plus attrayants voient le jour. Car pour trouver des candidat·e·s à la relève, nous devons proposer des postes de travail attrayants.

**JP:** Il est vraiment rare que l'innovation technologique et la numérisation soient aussi appréciées par le personnel. Le travail est extrêmement dur et parfois dangereux – quiconque l'a observé pendant quelques minutes le sait. Nous faisons avancer la numérisation et l'automatisation aussi au nom de notre responsabilité sociale.

**La nouvelle loi sur le transport de marchandises entrera probablement en vigueur en 2025. Quels sont les objectifs de CFF Cargo d'ici là?**

**DB:** Notre intention déclarée est d'offrir une prestation ferroviaire de qualité, une fiabilité élevée et une exploitation sûre pour la clientèle. En fin de compte, il faut aussi que notre clientèle soit demande du trafic par wagons complets, et pas seulement les responsables politiques. Nous devons donc prouver chaque jour que nous sommes dignes de confiance. La situation économique est actuellement très incertaine. Sur le rail, il faut faire preuve de davantage de flexibilité qu'à l'heure actuelle. Les perspectives conjoncturelles sont incertaines, les commandes fluctuent fortement. Nous devons d'une part répondre rapidement aux besoins de la clientèle, et d'autre part être en mesure de faire machine arrière s'il n'y a pas de besoin. En 2023, nous continuerons à accroître notre flexibilité.

**Monsieur Pult, quels sont vos objectifs en tant que président de la Commission des transports et des télécommunications?**

**JP:** Je ne suis président que jusqu'à fin 2023. Peu importe que je vive ou non le changement en tant que président de la Commission. Je ferai tout pour qu'une variante 1 aussi optimisée que possible s'impose. Pour des conditions-cadres optimales en faveur du transport de marchandises par rail, et surtout du trafic par wagons complets, afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement, les contributions à l'efficacité énergétique et de l'utilisation des surfaces, la protection du climat et des conditions de travail correctes dans le secteur de la logistique. Pour que le fret ferroviaire contribue à la prospérité de la Suisse.

**L'avenir du fret ferroviaire: le processus politique**

Le Parlement a chargé le Conseil fédéral de présenter un état des lieux de l'orientation future du transport de marchandises, tout en tenant également compte des objectifs de la politique climatique et énergétique, ainsi que de l'importance des transports ferroviaires pour la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Le développement de l'automatisation et de la numérisation est également au centre des préoccupations. Le Conseil fédéral a élaboré deux variantes à ce sujet, dont la consultation s'est achevée fin février. Actuellement, l'administration fédérale élabore le message que le Conseil fédéral soumettra au Parlement, avant le lancement de la phase parlementaire. La nouvelle loi devrait entrer en vigueur en 2025.

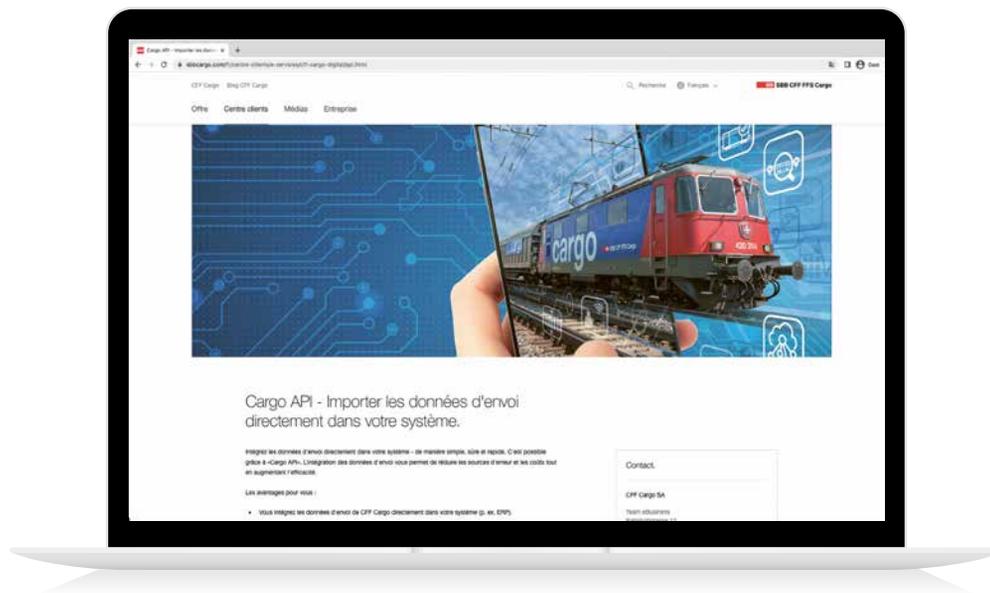
**Au sujet des interlocuteurs**



**Jon Pult (38 ans)** est membre depuis 2019 de la Commission des transports du Conseil national qu'il présidera en 2023. Ce Grison d'origine est en outre président de l'Initiative des Alpes depuis 2014. Pour lui, un arrêt du trafic par wagons complets serait irréversible.



**Désirée Baer (52 ans)** est CEO de CFF Cargo. 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).



# Nouveau système: CFF Cargo Digital

Rapides, efficaces et conviviaux. Avec ses services numériques, CFF Cargo propose des outils simples pour le déroulement des transports. Grâce à une utilisation intuitive et à des réglages personnalisés, les marchandises de notre clientèle arrivent à destination en toute sécurité.

**Texte:** Katrin Montiegel **Graphisme:** Jacqueline Müller

Aujourd'hui ici, demain là-bas et entre-temps? Avec l'augmentation constante des flux de marchandises et la demande en transports rapides et écologiquement durables, l'économie et l'industrie doivent en permanence relever de nouveaux défis. L'important est de garder une vue d'ensemble sur l'expédition, le chargement et la durée de stationnement. Avec CFF Cargo Digital, notre clientèle a une vue d'ensemble sur toutes les opérations avant, pendant et après le transport. Comment remettre mes marchandises destinées à être transportées, où sont-elles chargées et comment savoir où elles en sont sur leur parcours? CFF Cargo Digital doit devenir le point d'accès central pour tout ce qui concerne le processus de transport, de la commande de wagons vides à la facturation. Cette plateforme numérique succède à Cargo CIS, utilisé pendant 30 ans. Elle offre une interface utilisateur moderne et intuitive ainsi qu'un processus de commande amélioré. Le portail de commande Cargo eBooking est au cœur

du dispositif. La clientèle peut aussi relier les applications directement à son système informatique d'entreprise au moyen d'une interface API. Avec Cargo Push, le flux d'informations est assuré. Tout écart imprévu en cours de route déclenche automatiquement l'envoi d'un message. La fonction push peut être configurée individuellement. Cargo Storage offre transparence et vue d'ensemble en matière d'utilisation des wagons. La clientèle peut ainsi optimiser ses processus logistiques locaux. Suivi continu des délais de chargement gratuits. D'ici à la fin de l'année 2023, CFF Cargo Digital remplacera la plateforme CIS actuelle et offrira une base flexible pour de futurs services.



**Pour plus d'informations:**  
[sbbcargo.com/fr/digital](https://sbbcargo.com/fr/digital)



### 1 Préparation

En collaboration avec nos Key Account Managers, notre clientèle analyse ses besoins en matière de transport.

- Quelle quantité de marchandises doit être transportée, vers quelle destination et à quelles dates?
- Ce transport est-il récurrent?
- Est-ce que la cliente ou le client dispose déjà de wagons vides pour le transport?
- Existe-t-il une voie de raccordement sur le site?
- Comment accède-t-on au site?



### 2 Conclusion du contrat

Est-ce que tout est clarifié? Tous les paramètres de transport sont-ils réglés de manière optimale? Les contrats peuvent alors être rédigés et signés. Chaque ordre de transport est basé sur un contrat de transport. Selon le contrat, celui-ci peut être valable pour différents ordres de transport.



### 3 Gestion des données

Les contrats sont enregistrés dans les systèmes CFF Cargo. Lors de l'attribution de l'ordre, le contrat de transport correspondant peut ainsi être automatiquement attribué à chaque ordre de transport.

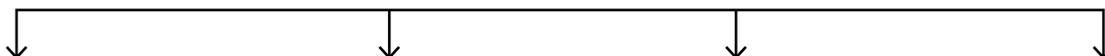


### 4 Accès aux services électroniques

- Connexion: via le centre clients sur [sbbcargo.com/fr/home](http://sbbcargo.com/fr/home)
- Interface API



### 5 Services électroniques



#### Cargo eBooking:

- Commande et réservation en ligne d'ordres de transport pour le trafic par wagons complets et les trains complets – avec ou sans commande de wagons vides
- Affichage automatique de toutes les possibilités de transport convenues
- Amélioration de la transparence dans le cadre du suivi des ordres et des transports
- Confirmation concernant le trafic par wagons complets en quelques secondes

#### Cargo Storage:

- Vue d'ensemble simple et à jour de tous les wagons sur le site de la cliente ou du client
- Informations sur la durée de stationnement, y compris le compte à rebours du délai de chargement gratuit
- Vue transparente de l'impact financier du délai de chargement prolongé

#### Cargo Push:

- Notification automatique en cas de modification de l'heure d'arrivée (avancée ou retardée) par e-mail ou SMS
- Réglages individuels: liste des destinataires, canal (SMS, e-mail) et durée de l'écart
- Configuration par gare, par site et de la langue
- Multilingue: D/F/I

#### Cargo API:

- liaison technique directe du système informatique de l'entreprise du client ou de la cliente avec Cargo Digital
- Interface à la pointe de la technologie

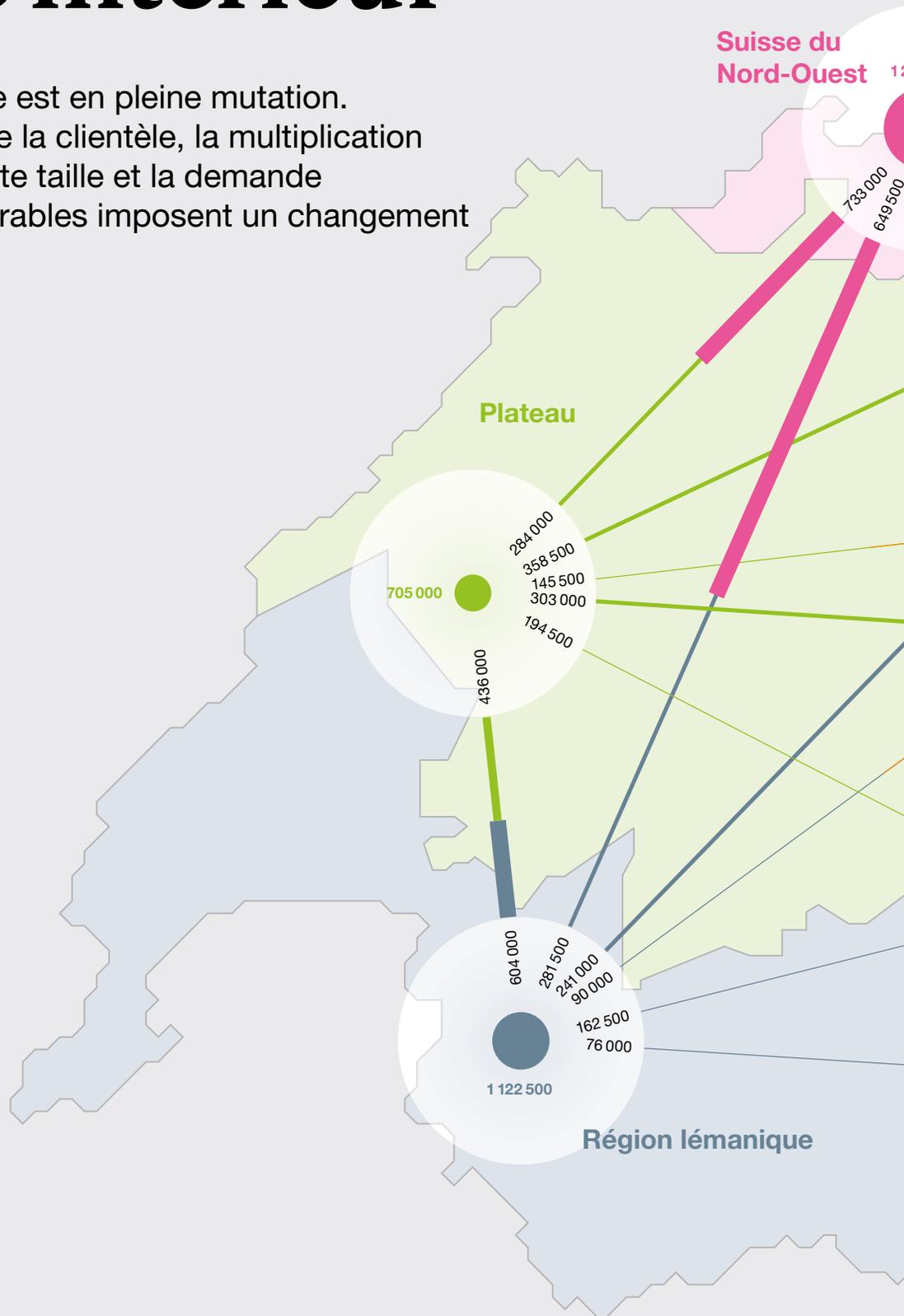
# Flux de marchandises en trafic intérieur

Le secteur de la logistique est en pleine mutation. L'évolution des besoins de la clientèle, la multiplication des marchandises de petite taille et la demande continue en transports durables imposent un changement d'approche.

Texte: Stefanie Probst Graphisme: Eveline Spitz

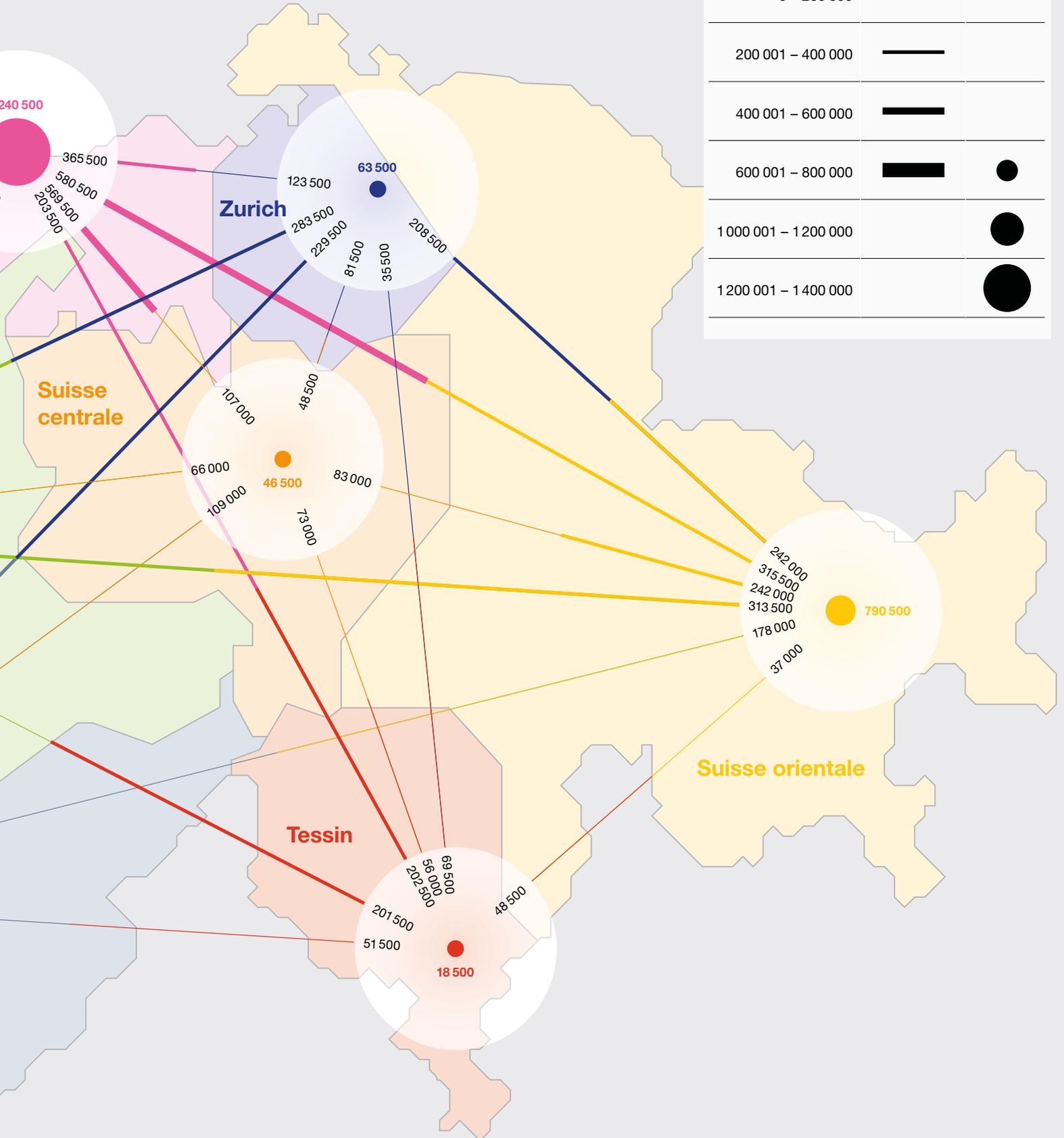
L'axe nord-sud de Bâle à Chiasso est central pour le trafic de transit. Près des trois quarts du trafic marchandises transalpin se font par le rail. L'axe est-ouest est, pour sa part, l'axe principal du trafic intérieur. Dans ce domaine, nous avons besoin de liaisons rapides et régulières, de délais de transport courts, d'une efficacité élevée et d'un accès simple au système ferroviaire. Pour le garantir à l'avenir dans le contexte de l'évolution des besoins du marché, les CFF s'équipent et étendent progressivement leurs capacités, notamment dans les domaines de la logistique des travaux, de l'approvisionnement et de l'élimination, ainsi que de la logistique urbaine.

Les city hubs dédiés à l'approvisionnement et à l'élimination des villes par le rail en sont un exemple. En outre, CFF Cargo joue un rôle central dans l'économie circulaire en récupérant pour sa clientèle des matériaux, tels que le verre, l'aluminium et le papier en vue de leur recyclage. Dans le domaine de la construction, CFF Cargo développe des solutions porte-à-porte sur mesure. Ces initiatives contribuent à augmenter continuellement la répartition modale. D'ici à 2030, la part modale du fret ferroviaire en Europe devrait passer de 18 à 30%.



**Flux de marchandises**

| Tonnes nettes par an  | Entre les régions | Au sein de la région |
|-----------------------|-------------------|----------------------|
| 0 – 200 000           | —                 | ●                    |
| 200 001 – 400 000     | —                 |                      |
| 400 001 – 600 000     | —                 |                      |
| 600 001 – 800 000     | —                 | ●                    |
| 1 000 001 – 1 200 000 |                   | ●                    |
| 1 200 001 – 1 400 000 |                   | ●                    |



# Parfaitement attelé

La modernisation du fret ferroviaire passe à la vitesse supérieure. Avec le train pilote DAC+, CFF Cargo étudie l'attelage automatique numérique dans l'environnement opérationnel. Pour la première fois en Europe, différentes applications intelligentes sont ainsi testées via le DAC. Tour d'horizon des essais et de leur implication pour l'avenir.

Texte: Katrin Montiegel Photos: Kilian J. Kessler, CFF Cargo

L'Office fédéral du développement territorial mise sur une augmentation de 37% pour le volume du trafic marchandises d'ici à 2040. Le fret ferroviaire est le pilier de la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Mais les souhaits de la clientèle, les besoins du marché et les objectifs climatiques le soumettent à une pression croissante. Pour être plus compétitif, il doit gagner en efficacité et en simplicité. Pour certaines activités, telles que l'attelage ou l'expédition des trains, cela signifie l'abandon de la mécanique pure et du travail manuel pénible au profit de l'automatisation et de la numérisation. Plusieurs étapes de travail nécessaires lors de l'adjonction et de retrait de wagons se font encore manuellement. L'automatisation doit permettre de rendre le transport des marchandises plus efficace et de moderniser le profil métier du personnel de manœuvre. Ce dernier point est aussi important étant donné la vague imminente de départs à la retraite chez CFF Cargo: les conditions de travail, notamment la pénibilité physique, ne sont plus attrayantes et la relève n'est pas assurée.

## Le projet DAC+

Le développement de l'attelage automatique numérique (DAC) est un projet commun européen soutenu en Suisse par l'Office fédéral des transports (OFT), l'Association des chargeurs (VAP) et l'Union des transports publics (UTP). Jusqu'à présent, nous utilisons un attelage automatique de



«En fin de compte, cela profitera au fret ferroviaire dans toute l'Europe.»

Anja-Maria Sonntag,  
responsable de l'équipe Automation, CFF Cargo

type 2. Le processus d'attelage manuel est supprimé, l'attelage et le dételage demandent moins de temps et d'efforts. La transmission des données se fait par radio. L'attelage automatique numérique relie les wagons entre eux non seulement mécaniquement, mais aussi numériquement, et permet le stockage centralisé des données pour la surveillance et la sécurité des trains. Pour que les données des différents wagons parviennent de manière fiable au centre de commande de la locomotive, la transmission doit être stable. C'est pourquoi CFF Cargo a lancé le projet pilote DAC+ dans le cadre d'un programme soutenu par l'Office fédéral des transports et en étroite collaboration avec la Haute école

de Lucerne, PJ Messtechnik (Autriche), plc-tec (Suisse) et le constructeur de machines Voith (Allemagne). La pièce maîtresse est un train pilote qui circule depuis le début de l'année. Celui-ci permet de tester sous tous les angles la technologie Powerline-Plus (encadré) et différentes applications basées sur cette technologie dans un convoi réel. L'objectif est d'intégrer des applications complémentaires, telles que l'essai de frein automatique et le triage automatique des wagons, et de tester des cas d'exploitation réels.

## Mode test

«Dans le cadre de dix courses de mesure à travers la Suisse, nous vérifions en conditions réelles le fonctionnement de la transmission de données avec Powerline dans l'environnement ferroviaire», explique Anja-Maria Sonntag, qui dirige le groupe de projet de CFF Cargo avec Fabio Lo Piccolo. L'attelage automatique numérique de type 4, qui dispose d'une conduite électrique de 400 V, peu testé jusqu'à présent, est ainsi mis en œuvre dans un environnement opérationnel. Il est soumis à une batterie de tests qui portent, entre autres, sur la robustesse du point d'attelage, la stabilité de la conduite de données dans un convoi sur de longues distances et sa capacité à répondre aux exigences de fiabilité du transport de marchandises, le bon fonctionnement de l'attelage et du dételage automatiques, du triage des wagons et du changement de direction. —>

De g. à d: Tomas Nyitray, Fabio Lo Piccolo, Matthias Burgener, Sarah Ritter (membres de l'équipe de CFF Cargo) et Roger Bruderer (Haute école de Lucerne) font partie de l'équipe du projet DAC+.





Avec l'attelage automatique numérique, les wagons ne sont pas reliés entre eux uniquement mécaniquement. Le DAC permet également de centraliser le stockage des données pour la surveillance et la sécurité des trains.

Si la transmission entre les wagons et la locomotive est stable, des applications intelligentes peuvent être transmises via l'attelage automatique numérique. L'une d'entre elles est l'essai de frein automatique. Jusqu'à présent, la transmission des données se faisait via des protocoles radio. Avec le DAC et la technologie Powerline-Plus, elle s'effectue via une conduite de données numérique dans le cadre du projet pilote. Outre les courses de mesure, des essais sont également menés à l'arrêt. Pour ce faire, il faut simplement disposer d'une prise de courant.

#### Rester compétitif

Parallèlement au train pilote qui sillonne la Suisse, la Deutsche Bahn (DB) teste sur ses voies une variante qui transmet les données non pas via une conduite électrique, mais via une conduite de données Single Pair Ethernet. «Il s'agit à présent de comparer les deux technologies afin de voir laquelle est la plus fiable», explique Anja-Maria

Sonntag. Elle ne considère pas le train pilote allemand comme un concurrent: «Il s'agit plutôt d'une sorte de répartition du travail. CFF Cargo teste une technologie possible, la DB en teste une autre. En fin de compte, cela profitera au fret ferroviaire dans toute l'Europe.» Dans le processus politique actuel visant à perfectionner les conditions-cadres pour le trafic marchandises suisse, l'issue positive de la batterie de tests pourrait faire pencher la balance (page 10). L'automatisation du fret ferroviaire est devenue incontournable pour garantir une offre concurrentielle, des transports de qualité et des conditions de travail attrayantes. Le raccordement numérique intégré dans l'attelage automatique numérique constitue à cet égard la base de la numérisation et de l'automatisation du fret ferroviaire. Le fret ferroviaire restera compétitif grâce à un gain de temps et d'efficacité, mais aussi grâce à de meilleures conditions de travail dans la zone de manœuvre.

#### Powerline Plus – En quoi la transmission de données diffère-t-elle des autres technologies?

Powerline Plus est une technologie de communication filaire qui transmet les données via un câble électrique. Son principal avantage est qu'elle permet de se passer d'un câble de données séparé. Les signaux de données sont modulés sur la conduite électrique. Cette technologie permet, par rapport à d'autres, de réduire le nombre de contacts nécessaires sans devoir renoncer aux avantages d'une transmission par fil.

OBJET

# Boing, boing



En voilà une qui ne fléchit pas facilement! La suspension – ici un ressort hélicoïdal en acier – protège la locomotive et le wagon des chocs et des coups transmis par la voie ferrée. Les ressorts du véhicule jouent le même rôle que les articulations humaines. Ils aident à amortir l'impact de la masse. Comme les mains quand nous tombons, et les pieds quand nous retombons au sol après un saut. Plus la masse amortie est importante, mieux c'est. Le ressort hélicoïdal doit d'ailleurs son nom au fait que ses spires cylindriques ressemblent à des hélices. Son meilleur ami: l'amortisseur. Un duo imbattable pour de bonnes vibrations.



Réparation ou  
maintenance en vue?

[tiny.cc/maintenance-fr](https://tiny.cc/maintenance-fr)

---



# «Nous voulons doubler le volume de transports par rail.»

Le sel est indispensable en Suisse dès qu'il gèle et qu'il neige. Et il en faut beaucoup. Heureusement, le pays en produit beaucoup. Une visite aux Salines Suisses à Riburg (AG) démontre l'importance du trafic par wagons complets de CFF Cargo pour notre approvisionnement national.

«Venez vite, sinon le train va partir!», s'exclame Peter Schachtler, responsable de la gestion de la chaîne d'approvisionnement des Salines Suisses SA. Nous accélérons le pas dans l'usine de Riburg, vers la station de chargement ferroviaire du sel de déneigement. Le vent est glacial. Nous sommes à la mi-janvier, peu avant neuf heures du matin, il fait moins quatre degrés. Il n'y a pas de neige sur le Plateau. En revanche, l'hiver s'est enfin installé dans les Alpes.

Près des voies de raccordement de l'usine, les conteneurs-silos, deux conteneurs sur chaque wagon, sont prêts pour le chargement du sel. Un membre du personnel, sécurisé comme un alpiniste, se tient sur l'avant-dernier wagon. Il remplit chaque conteneur de 28 tonnes de sel de déneigement à l'aide d'une tubulure de remplissage mobile. Aujourd'hui, la plupart des conteneurs portent les inscriptions Holcim et Fischer. «Ce sont des conteneurs à ciment», explique Peter Schachtler, «en hiver, nous les louons pour le chargement du sel». Où va cette marchandise aujourd'hui? «Dans les Grisons, en Valais, au Tessin et à Saint-Gall.»

Un quart d'heure plus tard, le train est prêt. Une locomotive diesel amène les wagons à la gare de Möhlin. C'est là que CFF Cargo prend le relais, achemine les wagons vers la gare de triage de Limmat ou de Bâle. De là, la marchandise continue son voyage en trafic par wagons complets, vers les 16 différents terminaux régionaux de Suisse. À destination, les conteneurs sont transbordés sur des camions qui acheminent le sel de déneigement jusqu'aux silos à sel régionaux des clients (communes et cantons). Les habitant·e·s de tout le pays peuvent ainsi se déplacer en toute sécurité, même



Peter Schachtler, responsable de la gestion de la chaîne d'approvisionnement des Salines Suisses SA

en cas de verglas ou de neige. Ainsi, les Salines Suisses approvisionnent toute la Suisse en sel de manière fiable et solidaire.

#### **Un amas de neige? Non, du sel de déneigement!**

L'usine de Riburg près de Möhlin produit 80 à 90% du sel de déneigement et de régénération suisse. Les deux autres sites des Salines Suisses à Schweizerhalle (BL) et Bex (VD) sont spécialisés dans le sel de cuisine, le sel industriel, le sel à usage agricole, etc. Au total, les Salines Suisses produisent entre 450 000 et 600 000 tonnes de sel par an, en fonction des conditions hivernales. La part de sel de déneigement se situe entre 30 et 50%. À Riburg, huit à douze wagons sont chargés chaque jour avec du sel de déneigement. Ce chiffre peut

→





monter jusqu'à quinze les jours de fort enneigement. Pour le sel en vrac, la part des chemins de fer est actuellement de 23%, et d'environ 28% si l'on tient compte des palettes. «Pour les distances inférieures à 100 km, le transport routier est plus économique que le train», explique Peter Schachtler. «Mais nous voulons doubler le volume de transports par rail.» Il nous expliquera plus tard les réflexions en cours. Pour l'instant, il nous emmène dans un grand hall où sont entassés palettes et sacs de sel de déneigement ou de sel de régénération. Un collaborateur charge un wagon CFF Cargo à destination de Schaffhouse. Il est possible de charger huit ou neuf wagons ici, lors de journées d'hiver particulièrement rudes.

«Nous arrivons maintenant au point culminant», dit Peter Schachtler en souriant. Nous nous faufileons à travers les différents bâtiments. Tout à coup, nous nous retrouvons devant un immense entrepôt en forme de dôme. Sa hauteur est de 33 mètres, son diamètre de 120 mètres. Il s'agit du plus grand dôme en bois autoportant d'Europe... À l'intérieur, se trouve une montagne blanche de sel de déneigement! En raison de la clémence de l'hiver, les capacités de stockage sont actuellement d'environ 170 000 t et les entrepôts sont bien remplis. «D'ici à l'automne, nous atteindrons une capacité totale de stockage de 200 000 à 250 000 t de sel», explique Peter Schachtler. Cela représente un train de 90 km de long! «Ainsi, même s'il neige beaucoup, nous pouvons garantir à tout moment et de manière flexible la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse.»

#### **Environnement et économie vont de pair**

Les Salines Suisses et CFF Cargo collaborent depuis près de 50 ans. CFF Cargo contribue à ce que notre pays soit approvisionné en sel de déneigement, dans son ensemble et en temps voulu. Peter Schachtler

est très satisfait de ce partenariat. «Fin 2019, nous nous sommes réunis avec CFF Cargo et avec les transporteurs Hans Fischer Logistik et Bachmann Transporte pour développer un nouveau concept. Avec celui-ci, nous voulons doubler la part du rail d'ici à 2027 pour atteindre un peu plus de 45%. L'environnement et l'économie vont de pair.» Il raconte avec fierté que grâce à leur engagement dans le do-

---

**«Ainsi, même s'il neige beaucoup, nous pouvons garantir à tout moment et de manière flexible la sécurité de l'approvisionnement de toute la Suisse.»**

---

Peter Schachtler

maine des solutions de transport ferroviaire durable, les Salines Suisses ont évité des émissions représentant environ 2200 t d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2021. Ce sont 1300 t d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées de plus qu'en 2020. Cette réduction des émissions correspond à environ 9500 trajets de camions ou à un convoi de camions de 133 km.

Mais Peter Schachtler sait que la réalisation de cet objectif représente un travail de titan. «Ce qui est important pour nous, c'est la ponctualité des envois et la fiabilité. Les thèmes relatifs au processus de réservation, à notre promesse à la clientèle et aux capacités sont identifiés et communiqués à CFF Cargo.» Seule une mise en œuvre cohérente et un effort commun permettront d'atteindre l'objectif visé. «J'en suis persuadé: avec CFF Cargo, nous continuerons à l'avenir à approvisionner la Suisse en sel de manière aussi durable que possible par le rail.»



# Tout à fait mon type

CFF Cargo modernise sa flotte et loue 35 locomotives de ligne Vectron à Siemens. L'entreprise augmente ainsi la fiabilité de son principal équipement de travail et, donc, la qualité du transport en trafic marchandises intérieur.

Texte: Katrin Montiegel Graphisme Jacqueline Müller Photo: SBB Cargo International



## Nouveaux standards

Les locomotives Vectron ont déjà parcouru plus de 585 millions de km en Europe.



## Trafic international

La locomotive est également équipée pour circuler en Allemagne et en Autriche.



## Résistance à toute épreuve

La locomotive fonctionne sans problème à des températures comprises entre -30°C et +40°C.

## Nom de code

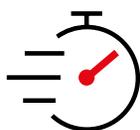
ETCS BL3 L2. Il ne s'agit pas d'un numéro fortuit, mais d'un système européen de protection des trains.

## Économies d'énergie

En mode éco, certains sous-systèmes sont désactivés lorsque la locomotive est garée.

## Construction modulaire

La partie avant de la cabine de conduite est constituée d'un crash-end (zone de déformation) interchangeable. En cas de choc, celui-ci peut être facilement détaché de la caisse de la locomotive.



## Liaisons rapides

La vitesse maximale est de 160 km/h (possibilité d'équipement pour une Vmax de 230 km/h).



## Technologie éprouvée

La locomotive a déjà été commandée plus de 1400 fois.



## Respect de l'environnement

Jusqu'à 98% de la masse de la locomotive est recyclable.

# «Chaque accident est de trop.»

Depuis septembre 2022, Annica Deller (36) est la responsable de Sécurité & Risque chez CFF Cargo. Quelles sont les priorités pour renforcer davantage encore la sécurité de CFF Cargo? Quels conseils peut-elle promulguer pour les loisirs?

## Annica, que retiens-tu de ces premiers mois au poste de responsable Sécurité?

Je travaille chez CFF Cargo depuis 2018. Je constate notamment que les cadres comme les collaborateurs et collaboratrices ont une meilleure vision de la sécurité depuis quelques années. La sécurité est un thème bien présent et souvent discuté. Les équipes sont très actives dans ce domaine.

## Ta perception est-elle en contradiction avec les deux accidents tragiques qui se sont produits en 2022 dans la gare de triage de Limmattal et à Brigue, où un collaborateur est décédé...

Ces accidents ont été un pilier supplémentaire du réveil des consciences. Ils ont souligné que nous devons faire preuve d'une plus grande fermeté en matière de sécurité et que nous devons absolument continuer à nous améliorer.

## Quelles seront les mesures de sécurité en 2023?

Nous avons renforcé la priorité accordée à l'audit et au contrôle ainsi que la présence sur le terrain du service Sécurité, qualité et environnement (SQU) dans le cadre du programme SQU. Ces mesures sont en lien direct avec les programmes de sécurité de Production et d'Asset Management – nous disposerons ainsi d'une approche globale.



## Outre les accidents professionnels, les accidents non-professionnels sont eux aussi déterminants pour notre santé. Quels sont les pièges les plus dangereux qui nous guettent à notre domicile?

Il existe, au poste de travail, des instructions très précises. Ce n'est pas le cas à la maison et aucune prescription ne nous dicte notre conduite, c'est là le plus grand danger. Il nous faut conserver chez nous la conscience de la sécurité dont nous faisons preuve au travail!

Retrouvez l'entretien intégral ici:  
[tiny.cc/adeller-fr](https://tiny.cc/adeller-fr)



## Travailler aux CFF

Chaque année, les CFF procèdent à plus de 5000 recrutements au total, de l'agent de manœuvre à l'ingénieur-e, de l'assistant-e clientèle au-la monteuse de véhicules, et bien d'autres encore.

Plus de 150 métiers fournissent chaque jour des prestations en toute sécurité et ponctualité pour la clientèle des CFF. Avec sa campagne «Parce qu'on a parfois besoin de plus de temps dans la vie» l'entreprise s'adresse aux personnes actives qui souhaitent travailler à temps partiel.



Pour plus d'informations sur le travail à temps partiel:  
[tiny.cc/tempstpartiel](https://tiny.cc/tempstpartiel)



## Un suivi soutenu pour une meilleure satisfaction de la clientèle

La satisfaction de la clientèle de CFF Cargo a sensiblement progressé en 2022. Ainsi, la satisfaction globale spontanée est passée à 69,8 points sur 100, ce qui correspond à une amélioration de 3,8 points par rapport à 2021. Cette hausse est largement imputable à une meilleure prise en charge de la clientèle à travers divers points de contact dédiés, tels que le Service

clientèle pendant le processus d'offre, ou encore la Vente. Par ailleurs, l'information clientèle en cas d'écarts et de dérangements a été professionnalisée et la gestion des réclamations concernant la facturation a été améliorée. La satisfaction concernant le rapport prix-prestation a également légèrement augmenté malgré un niveau de prix tendu.

# 574

millions de tonnes

de marchandises seront transportées dans toute la Suisse d'ici à 2040 selon les prévisions de l'Office fédéral du développement territorial.



Pour de plus amples prévisions sur le développement territorial: [tiny.cc/developpement](https://tiny.cc/developpement)

## Transport de palettes, pâtes et autres en Suisse

Depuis le début de l'année, CFF Cargo transporte des denrées alimentaires d'Italie vers toute la Suisse, mais aussi des palettes anciennes et neuves. Où se fait le lien entre ces marchandises? Tout au sud de la Suisse, à Stabio. C'est là que se trouve le siège du nouveau client de CFF Cargo, Panzera SA. Ce qui, au départ, était un transport de marchandises transfrontalier entre la Suisse et l'Italie, s'est entre-temps étendu à toute la Suisse, et depuis peu avec CFF Cargo. Le défi réside dans les fluctuations des quantités de Panzera à transporter. Ils ont donc besoin d'un partenaire de transport flexible qui couvre toute la Suisse. Cherché, trouvé: CFF Cargo. Au sud, les semi-remorques de Panzera poursuivent leur voyage sur le rail, de manière efficace et écologique. Jusqu'à 44 tonnes peuvent être chargées sur un wagon en trafic combiné.



SBB CFF FFS Cargo

# Pour des transports respectueux du climat.

Optez pour un approvisionnement durable par le rail en Suisse et en Europe: découvrez nos prestations respectueuses du climat au salon transport logistic 2023 à Munich, en plein air au stand 804. Nous nous réjouissons de votre visite.

[sbbcargo.com/offre](https://sbbcargo.com/offre)

