

cargo

Le magazine suisse de la logistique

2 | 2022

Des solutions sur mesure

**Les prestations du trafic
par wagons complets pour
différents secteurs.**

En page 4



Livraison de matériel pour le camp scout

À la mi-juillet 2022, un calme idyllique règne à Conches, dans le Valais. Les apparences sont trompeuses, car ce calme est de courte durée. En effet, près de 30 000 guides et scouts se sont retrouvés pendant deux semaines sur l'ancien aérodrome du Valais. La préparation a été une prouesse logistique. D'énormes quantités de matériel, notamment des bâches, des piquets de tente, des couvertures, des gamelles ou des équipements sportifs, ont dû être transportés jusqu'au terrain de 120 ha. Le matériel a été acheminé en train depuis le dépôt central de l'armée à Thoune jusqu'à Brigue en Valais, puis par camion jusqu'à Ulrichen. CFF Cargo a assuré le transport des 200 t d'équipement jusqu'à Brigue, puis leur transport retour après le camp.



Pour plus d'infos:

tiny.cc/campscout

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, Lyss
Adresse de rédaction: CFF Cargo, «Rédaction Magazine logistique Cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, 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. Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur sbbcargo.com. Veuillez-vous adresser à cargomagazin@sbbcargo.com en cas de changement d'adresse ou pour toute résiliation d'abonnement.



Éditorial

L'importance du rail

Chères lectrices et chers lecteurs,

Le transport de marchandises par le rail se caractérise par sa durabilité, car il requiert nettement moins d'énergie et de surface que le transport routier. Il produit par ailleurs moins d'émissions de CO₂, un troisième atout. De nombreux clients utilisent l'offre «Trafic par wagons complets en Suisse» de CFF Cargo pour leurs besoins de transport. Notre rubrique «Pleins feux» (à partir de la page 4) revient sur les aspects déterminants pour notre clientèle et sur les raisons qui l'incitent à utiliser ce type de transport.

Fin mars, le Conseil fédéral a confirmé l'importance du fret ferroviaire pour l'approvisionnement de la Suisse et le renforcement de la politique climatique tout en soulignant les difficultés croissantes d'un financement autonome de ces offres. Il a donc adopté un rapport contenant des propositions de réformes correspondantes. Quelles sont les priorités des CFF en matière de développement du fret ferroviaire? Un complément d'information est proposé dans la rencontre au sommet avec Franz Steiger, président du Conseil d'administration de CFF Cargo, et Désirée Baer, CEO (page 15 et blog Cargo).

Je vous souhaite une excellente lecture!

Miriam Wassmer
Responsable Communication CFF Cargo



4–9 Pleins feux sur la logistique Le trafic par wagons complets doit combler les besoins spécifiques de secteurs les plus divers. Quatre exemples de clients sélectionnés illustrent la manière dont CFF Cargo répond à ces exigences par des solutions sur mesure.



10–14 Au cœur de Cargo CFF Cargo offre de belles perspectives professionnelles dans plus de 40 catégories professionnelles.

15 Rencontre au sommet La CEO Désirée Baer expose les défis liés au trafic par wagons complets.

16–17 En bref Comment les gares de triage de CFF Cargo garantissent un trafic optimal par wagons complets 24h / 24.

18–21 Au cœur de Cargo Depuis l'extension de la maintenance lourde, le SA Muttentz assure tous les travaux d'entretien sur les wagons.

22–23 Perspective client fenaco est l'un des premiers clients qui utilise le nouveau service d'e-booking.

24–25 Développement durable CFF Cargo respecte-t-elle les objectifs climatiques et que doit-elle améliorer?

26 Objet Chaque locomotive dispose d'une sablière.

27 Ballast Nouvelles locomotives de ligne Vectron et deux récompenses pour CFF Cargo.

Chargement individuel – transport collectif

Céréales ou boissons, acier ou ciment – chaque secteur a ses propres exigences à l'égard du trafic par wagons complets. Quatre exemples de clients montrent les solutions sur mesure que propose CFF Cargo pour les besoins de transport individuels.

Texte: Stefanie Probst, Miriam Wassmer Photos: CFF Cargo

À travers toute la Suisse: le trafic par wagons complets de CFF Cargo est une offre régulière et hautement performante disposant de points de desserte aux quatre coins du pays. Grâce aux solutions sur mesure proposées aux grands clients, CFF Cargo peut combler des besoins de transport individuels. Dès que possible, les commandes sont livrées sur des voies de raccordement propres. Dans le cadre de son offre «Cargo Rail», CFF Cargo achemine les marchandises en journée dans des wagons isolés ou des groupes de

wagons entre des lieux de départ et d'arrivée au choix. Les marchandises sensibles sont transportées la nuit via le réseau express de «Cargo Express» et profitent donc du «saut de nuit». Les biens commerciaux, les denrées réfrigérées, les colis de détail et les cargaisons sont ainsi expédiés rapidement et arrivent à l'heure prévue aux points de desserte sélectionnés – avec acheminement par route en amont ou en aval. Les exemples ci-après énoncent les aspects déterminants pour les clients de différents secteurs.



Exemples de clients



190 000

tonnes de boissons sont transportées chaque année par CFF Cargo pour le compte de la Brasserie **Feldschlösschen** – grâce aussi au Cross Docking.

Page 6



687 000

tonnes d'aciers sont produites chaque année par **Stahl Gerlafingen AG** à partir de ferraille recyclée – livrée par CFF Cargo.

Page 7



200 000

tonnes de céréales sont traitées chaque année à Zurich par **Swissmill**. Le transport ferroviaire en est un maillon indispensable.

Page 8



900 000

tonnes de ciment sont produites chaque année par **Ciments Vigier SA**, dont la moitié est acheminée par le rail.

Page 9





FELDSCHLÖSSCHEN: CROSS DOCKING ET SAUT DE NUIT

L'alliance du rail et de la route. C'est ainsi que CFF Cargo et Feldschlösschen traitent certains transports en trafic par wagons complets. Pour que les quantités nécessaires soient disponibles dès le matin sur la rampe, le réseau express est utilisé au cours de la nuit.

Feldschlösschen a toujours été liée au rail et dispose d'une voie de raccordement directe depuis plus de 130 ans. Dès la création de la brasserie en 1876, Theophil Roniger a fait ériger le château de briques qui sert encore de siège central à quelques pas de la gare de Rheinfelden. Par la suite, Feldschlösschen a bâti tous ses dépôts de boissons en Suisse avec un raccordement au rail. 60 pour cent des transports vers les grands clients et les dépôts empruntent le rail. La distribution en détail est assurée par camions. CFF Cargo achemine chaque année près de 9000 wagons pour le distributeur de boissons, soit 190 000 tonnes, depuis le siège de Rheinfelden (AG) vers les autres régions de Suisse.

Feldschlösschen mise sur le développement durable et, partant, sur le rail. Le premier distributeur suisse de boissons est l'un des pionniers de l'e-mobilité et il accorde une grande importance à un acheminement de ses produits le plus écologique possible. Son objectif à long terme: des livraisons sans émissions de CO₂. Pour ce faire, le train doit parcourir le «premier kilomètre» séparant le site de production et le point de Cross Docking ou le dépôt, tandis qu'un camion assure la distribution aux entreprises gastronomiques et négociants de détail. Le Cross Docking consiste à déposer la marchandise en temps voulu (just in time) sur un site défini, puis à l'acheminer immédiatement vers son destinataire. Le transbordement est pris en charge le plus rapidement possible en fonction des besoins. Le Cross Docking est plus économique que les centres de distribution conventionnels grâce aux frais d'entreposage et de personnel moins élevés.

«L'objectif de Feldschlösschen est de livrer ses clients sans émissions de CO₂.»

Frank Pfeifer, Distribution/Transportation Manager

Le processus logistique s'est fortement accéléré ces dernières années. Ainsi, Feldschlösschen ne stocke plus ses produits dans des dépôts. Elle réceptionne les commandes jusqu'à 15h00 et les prépare à Rheinfelden avant 19h00. Le train charge les boissons et les achemine durant la nuit vers les points de Cross Docking via le réseau express et les gares de triage. Compte tenu de l'interdiction de circuler la nuit, le transport par route serait impossible. Le matin, les camions récupèrent les palettes et les livrent aux clients.

Les défis que rencontre CFF Cargo ne sont pas négligeables. D'une part, la méthode du Cross Docking signifie que le chemin de fer doit éviter tout retard et proposer des relations attrayantes. La tolérance des clients à l'erreur a diminué, car la livraison just in time s'est accompagnée d'une hausse des attentes en matière de fiabilité et de ponctualité. D'autre part, la planification doit toujours tenir compte de facteurs tels que les interruptions de tronçons et les travaux d'entretien, ce qui requiert une grande flexibilité.





STAHL GERLAFINGEN: TRANSPORTS DE FERRAILLE PAR LE RAIL JUSQU'À L'ACIÉRIE

La ferraille, qui est la base de la production d'acier, est un bien volatil. Les quantités et, partant, les prix peuvent varier d'un jour à l'autre. Stahl Gerlafingen a toutefois besoin de quantités constantes pouvant être acheminées par CFF Cargo sur demande. Ici, les navettes et la relation triangulaire sont des supports décisifs.

«Cette solution de transport performante nous permet de contribuer de manière décisive au transfert route – rail et à l'utilisation ciblée de nos ressources.»

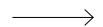
Alain Creteur, CEO Stahl Gerlafingen

La ferraille arrive par bateau ou par camion en Suisse dans des quantités très inégales. En outre, l'aciérie utilise également de la ferraille suisse. Les livraisons continues ou sur demande nécessitent un entrepôt intermédiaire permettant de stocker la ferraille jusqu'à son acheminement vers le site de traitement.



Les wagons chargés prennent ensuite la direction de la gare de triage de Limmattal, le plus grand centre de tri et de production pour le trafic de marchandises national de CFF Cargo. CFF Cargo ne circule pas uniquement depuis la frontière suisse de Birsfelden pour Stahl Gerlafingen, mais également sur le réseau intérieur. Le train transporte la ferraille de toutes les régions du pays en trafic par wagons complets isolés. Les wagons sont ensuite triés et regroupés dans la gare de triage de Limmattal. Ils sont rejoints par les wagons chargés provenant de Birsfelden. Deux fois par jour, un train quitte la gare en direction de Gerlafingen. Just in time. Les transports sont adaptés aux cycles de production de l'aciérie.

Deux trains effectuent le trajet retour vers la gare de triage, chargés d'acier de haute qualité produit à partir du matériau recyclé. Les wagons sont de nouveau triés avant de poursuivre leur parcours vers les nombreux clients suisses ou la frontière de Bâle pour le trafic d'exportation.





EN TRAIN VERS LA MINOTERIE DE ZURICH

Depuis plus de 175 ans, la minoterie produit de la farine et d'autres produits dans le 5^e arrondissement de Zurich. Les prestations de CFF Cargo sont essentielles pour Swissmill, car les marchandises en vrac comme les céréales sont très bien adaptées au transport ferroviaire. L'environnement urbain et l'évolution des besoins en logistique imposent le transport par le rail. Swissmill et CFF Cargo répondent aux besoins spécifiques grâce au concept agricole.

Swissmill est une division de la Coopérative Coop qui s'est installée sur le Sihlquai de Zurich en 1843. Depuis de nombreuses années, elle utilise le rail pour ses livraisons de céréales. CFF Cargo achemine chaque jour la vingtaine de wagons de céréales en plusieurs livraisons selon un concept de transport harmonisé avec la ville. Les trains traversent le quartier pour livrer les différentes sortes de céréales. Un wagon rempli de céréales remplace trois camions à lui seul. Le site de Zurich traite chaque année plus de 200 000 tonnes de céréales, soit un tiers du besoin national. Swissmill est un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement du pays qui livre aussi bien le secteur alimentaire que le commerce de détail comme Coop, Landi et Volg.

Grandes quantités de céréales de différentes tailles

Chaque jour, Swissmill déplace entre 900 et 1000 tonnes de céréales, farines et semoules. Si les livraisons par le rail dépassent 95 pour cent, une part importante des produits moulus accessoires destinés aux fabricants d'aliments composés est acheminée dans les wagons de céréales pour la production de la nourriture animale. La minoterie traite des céréales panifiables comme le blé, le seigle, l'épeautre, le blé dur pour pâtes alimentaires, l'avoine et le maïs. Elle produit des farines, des semoules ainsi que des flocons d'avoine. Si

les grains ne sont pas entièrement exploités comme pour les produits complets, le son résiduel est utilisé en tant que produit accessoire dans l'alimentation animale.

80 pour cent de la production principale sont transportés par camion dans des conteneurs pour produits en vrac, puis livrés aux boulangeries ou fabricants de pâtes. 20 pour cent sont préconfectionnés et expédiés via la logistique de détail, en général par camion et parfois par train, par exemple vers une centrale de distribution du commerce de détail.

«Le maintien de l'infrastructure ferroviaire pour le transport de marchandises est une tâche de l'État. Depuis toujours, les céréales sont des produits en vrac classiques et leur transport par le rail est le plus durable.»

Matthias Staehelin, responsable Achats/administrations, Swissmill



L'article complet est disponible dans le blog:

tiny.cc/swissmill-f





SUR LES RAILS PAR CONVICTION

La cimenterie Vigier de Péry (BE) tourne jour et nuit pour couvrir la demande annuelle d'environ 900 000 tonnes de ciment émanant des quatre coins du pays. Son principal défi? Des livraisons just in time. Pour ce faire, Vigier mise sur le trafic par wagons complets de CFF Cargo.

Thierry Gaschen enfile son casque et son gilet jaune réfléchissant, puis monte dans son 4x4. Avant de démarrer, il consulte, comme toujours, l'appli météo de son smartphone. «S'il pleut demain, nous pouvons mettre une croix sur notre plan de livraison», annonce-t-il. Le responsable de la logistique de Vigier Ciment ne semble pas perturbé pour autant. «Chaque jour, nous devons adapter 15 à 20 pour cent de notre programme.»

C'est là l'un des principaux défis que doit relever la cimenterie de Péry, dans le Jura bernois. «Près de 80 pour cent de nos clients sont des centrales à béton aux capacités de stockage limitées. Nous leur livrons donc le ciment en temps voulu, moyennant trois ou quatre livraisons partielles au plus par jour.» En revanche, les caprices de la météo ou les pannes sur un chantier suffisent à annuler plusieurs livraisons au dernier moment. Chez Vigier Ciment, une société de Vigier Holding, qui appartient au groupe français Vicat depuis 2001, la routine ne fait donc pas partie du quotidien.

Vigier Ciment produit chaque année plus de 900 000 tonnes de ciment. Mélangé à du gravier, à du sable et à de l'eau, celui-ci donne naissance à du béton. Cela représente près de 20 pour cent du

«La politique du développement durable de notre société nous incite à privilégier le rail par rapport à la route.»

Thierry Gaschen, responsable de la logistique chez Vigier Ciment

besoin national, précise Thierry Gaschen. L'usine de Péry expédie sa production à des clients répartis sur tout le territoire. Le rail a toujours revêtu une grande importance pour l'entreprise, dont la société sœur Vigier Rail fabrique des traverses en béton et des voies sur dalles dans des tunnels. Néanmoins, avec une progression de presque 50 pour cent ces quinze dernières années, le trafic ferroviaire a quasiment explosé. Actuellement, Vigier et ses 160 collaborateurs livrent près de la moitié de la production par le rail.

Cent nouveaux wagons

Pour répondre aux exigences croissantes du développement durable, l'entreprise a largement investi dans l'infrastructure ferroviaire et des wagons silos. Il y a cinq ans, Vigier a mis en service une centaine de nouveaux wagons. Ces wagons pour pulvérulents portent des silos en acier de 13,5m pouvant contenir jusqu'à 70 tonnes de ciment en vrac. Chaque silo est rempli en 15 minutes, puis tracté par la locomotive de l'usine vers la gare de Reuchenette-Péry. L'équipe de CFF Cargo conduit dès lors les wagons via les grandes gares de triage vers l'une des quelque 40 destinations dans toute la Suisse. En général, la dernière partie du transport s'effectue par la route.

Bienvenue à bord

CFF Cargo offre de belles perspectives professionnelles et de nombreux défis dans plus de 40 catégories professionnelles. Nouveaux venus dans le rail ou cheminots par vocation, nos collaboratrices et collaborateurs évoluent grâce à leur travail et relèvent chaque jour de nouveaux défis.

Texte: Stefanie Probst, Florian Wehri | Photos: CFF Cargo



Markus Wassmer

Âge: 60 ans

Fonction: chef de team
RCP Ports rhénans

Chez CFF Cargo
depuis: 1992
(aux CFF depuis 1978)


Markus Wassmer dirige les deux équipes de Production régionale Cargo (RCP) des ports de Kleinhüningen et Birsfelden. Il est responsable de la gestion de 31 collaboratrices et collaborateurs. Il les encourage à élargir leurs compétences et à apprendre de nouvelles choses. «Je veille à faire avancer mes collaborateurs, telle est ma devise», explique-t-il avant d'ajouter: «L'encadrement et le développement du personnel me tiennent particulièrement à cœur.» Outre ses tâches de chef de team, il effectue encore des tours de manœuvre réguliers. Il reste ainsi à jour d'un point de vue technique et prend connaissance des demandes de ses collaborateurs. Ses tâches principales incluent, entre autres, la surveillance de la ponctualité des envois et la gestion des tours et durées de conduite. Il participe également à la répartition du personnel et à la planification des congés, et intervient parfois en cas d'accidents de manœuvre dans le cadre du service de piquet qu'il effectue à titre de manager des événements de région. Interrogé sur la diversité de son métier, Markus répond d'un air taquin: «C'est sûr, je ne m'ennuie jamais.»

Que faisait Markus avant d'être chef de team?
Vous le saurez en lisant notre blog.



Lire le portrait complet ici:

tiny.cc/mwasser-f



Même après plus de 20 ans d'activité chez CFF Cargo, Jegan Ratnam ne s'ennuie jamais: «Chez moi, les journées de travail ne se ressemblent jamais.» Aujourd'hui, cet homme de 43 ans dirige le centre de compétences Maintenance des locomotives à Dietikon. Jegan Ratnam et son équipe sont des agents de maintenance et, à ce titre, ils veillent au fonctionnement irréprochable des locomotives de CFF Cargo. «La sécurité est une priorité absolue. Une simple vis desserrée peut avoir des conséquences désastreuses», explique-t-il. Outre le contrôle de la qualité, l'administration et les décisions concernant le personnel, cet automateur de formation met aussi la main à la pâte ou conduit parfois une locomotive de manœuvre. On comprend pourquoi Jegan Ratnam aime tant la diversité et pourquoi il veille à diversifier les tâches de son personnel dans le cadre de la planification du travail. «De cette manière, tout le monde a une compréhension globale de tous les types de véhicules. Pour les travaux plus complexes, on fait appel aux spécialistes». C'est aussi grâce à ses années d'expérience sur le front qu'il a réussi à souder son équipe: «Nous sommes conscients de ce que nous apportons et nous en sommes fiers».

Rendez-vous sur notre blog pour découvrir les autres prestations de Jegan Ratnam et de son équipe.



Lire l'interview intégrale ici:

tiny.cc/jratnam-f

Jegan Ratnam

Âge: 43 ans

Fonction: responsable du centre de compétences Maintenance des locomotives

Chez CFF Cargo depuis: 2001



Anja Riedle

Âge: 36 ans

Fonction: responsable des projets d'aménagement de la maintenance lourde des wagons

Chez CFF Cargo depuis: 2021
(aux CFF depuis 2012)

Là où le personnel de maintenance de CFF Cargo n'effectuait jusqu'à présent que des révisions et des réparations simples, des wagons entiers sont désormais démontés et remontés depuis cette année. Anja Riedle est responsable de la mise en place de la maintenance lourde au centre de compétences de MuttENZ. En tant que cheffe de projet général, entourée d'une équipe de 30 personnes, elle tient les rênes de ce projet herculéen. «Tout mettre en place en moins de 11 mois sans interrompre l'activité a représenté un tour de force. Mais nous y sommes parvenus», déclare Anja Riedle. La prochaine étape sera l'extension du centre d'entretien. Le fait d'être la seule femme dans l'équipe ne lui pose aucun problème, au contraire: «Je suis heureuse d'avoir motivé d'autres femmes à oser se lancer dans un domaine technique masculin». Il y a un an, elle partait

quasiment de zéro dans le domaine de la maintenance. Aujourd'hui, elle parle métier avec ses collègues comme si elle avait toujours baigné dedans. Grâce à son dynamisme et à son expérience en gestion de projets, elle a pris son nouveau rôle à bras le corps: «Je peux faire bouger beaucoup de choses en peu de temps. C'est exactement ce que j'aime!»

Rendez-vous sur notre blog pour découvrir ce qui fascine particulièrement Anja Riedle dans son travail chez CFF Cargo.



Lisez le texte intégral ici:

tiny.cc/arietle-f

Denis Laederach est amateur de charges élevées et de machines puissantes. «Plus c'est lourd, plus je m'amuse», explique le mécanicien de locomotive. Avec son outil de travail, la locomotive diesel Am 843 de 2000 CV, il transporte des milliers de tonnes de matériel à travers toute la Suisse. En 2014, l'ancien chauffeur de poids lourds est passé au rail et a appris à manier la locomotive de 80 tonnes. Aujourd'hui, ce père de famille de 41 ans conduit avec le plus grand soin l'Am 843 de son «port d'attache», le dépôt genevois de La Praille, à chacune de ses destinations. Grâce au nouvel attelage hybride, il peut également conduire, manœuvrer et atteler tout seul. Denis Laederach apprécie également la diversité de son travail, très complexe d'un point de vue technique: «Je travaille parfois seul, parfois en équipe. Parfois tôt le matin, parfois tard le soir. Je suis constamment en mouvement.» Le travail par équipe ne le dérange pas. Il a ainsi plus de temps à consacrer à sa famille.

Rendez-vous sur notre blog pour découvrir le travail quotidien du mécanicien de locomotive.



Lire le portrait complet ici:

tiny.cc/dlaederach-f



Denis Laederach

Âge: 41 ans

Fonction: mécanicien B100

Chez CFF Cargo depuis: 2017
(aux CFF depuis 2014)



Julia Stokowy

Âge: 34 ans

Fonction: spécialiste Administration des transports Frontière

Chez CFF Cargo depuis: 2014
(aux CFF depuis 2006)

Julia Stokowy est née en Allemagne, vit en France et travaille en Suisse. La gare de triage de Bâle, dans la région des trois frontières, est le lieu de travail idéal pour cette spécialiste de 34 ans. Avec sept autres collègues, trois femmes et quatre hommes, elle est responsable de l'administration des transports à la frontière. Dans le cadre des tours de service, ils traitent env. 50 trains du trafic international par wagons complets, 7j/7 et 24h/24. «J'aime la diversité linguistique et culturelle dans mon travail», explique-t-elle. Grâce à son multilinguisme, l'étroite collaboration avec la compagnie française SNCF et la compagnie allemande DB Cargo ne lui pose aucun problème. Assurant le lien entre les douanes et les entreprises de fret ferroviaire, Julia et ses collègues rassemblent les documents de transport, de douane et les bulletins d'accompagnement, et déterminent la frontière traversée ainsi que la compagnie ferroviaire qui assurera le fret. Ici, une pensée interconnectée et prospective est indispensable: «Ce qui me plaît particulièrement dans mon travail, c'est qu'à côté de ma routine, je dois systématiquement résoudre des cas particuliers.»

Rendez-vous sur notre blog pour découvrir l'interview de Julia Stokowy qui nous explique pourquoi elle n'hésite jamais à redoubler d'efforts pour la clientèle.



Informations complémentaires:

tiny.cc/jstokowy-f



Être à l'extérieur, bouger et avoir des responsabilités – c'est tout ce que Jonathan Kürsteiner aime dans son métier de chef de manœuvre. Après son apprentissage de logisticien aux CFF, il a voyagé et travaillé comme agent de bord avant de rejoindre CFF Cargo en 2020. «Le travail est complexe et nécessite une grande endurance», explique ce passionné de course à pied. Comme pour un marathon, il gère ses forces et ne laisse rien au hasard. «Mieux vaut travailler plus lentement, mais en toute sécurité», telle est sa devise. Il assume de grandes responsabilités concernant sa propre sécurité et celle de ses collègues, qui l'appellent Johnny. Entre son lieu de travail à Dietikon et la gare de triage de Limmattal, il sépare et réassemble diverses compositions de véhicules. Pour ce faire, Johnny travaille avec le personnel des locomotives au sein d'équipes bien rodées, une tâche qui lui plaît également. En automne 2022, il commencera sa formation de mécanicien de locomotive B100. «Et je peux imaginer occuper un jour le poste de chef d'équipe.»

Rendez-vous sur notre blog pour découvrir le quotidien du chef de manœuvre Jonathan Kürsteiner.



Lire le portrait complet ici:

tiny.cc/jkuersteiner-f

Jonathan Kürsteiner

Âge: 23 ans

Fonction: chef de manœuvre

Chez CFF Cargo depuis: 2020
(aux CFF depuis 2014)

La qualité et la fiabilité guident notre action

Les conditions-cadres de CFF Cargo sont en cours d'examen. Où se situe actuellement l'entreprise et où voit-elle son avenir? Désirée Baer, CEO de CFF Cargo, expose les défis liés au trafic par wagons complets. Un complément d'information sur le développement du trafic de marchandises national est proposé dans le blog de CFF Cargo.

Texte: Miriam Wassmer Photo: CFF Cargo

Le trafic par wagons complets est une offre déterminante pour la clientèle de Cargo. En quoi le trafic par wagons complets est-il si particulier?

Désirée Baer: Le trafic par wagons complets est un réseau qui fonctionne par regroupement. Nous pouvons ainsi relier des régions, approvisionner des villes ou agglomérations et opérer dans le domaine de la logistique des chantiers de construction. Il répond aux besoins de différents secteurs en proposant un transport de marchandises en vrac, sur palettes ou enroulées. En d'autres termes, il convient à tous les types de produits – grands, petits, lourds ou légers. Nombreux sont les clients qui apprécient la diversité de cette offre, qui couvre également toutes les quantités requises. Le trafic par wagons complets est un instrument décisif pour le transfert de la route au rail. Son inconvénient réside dans l'horaire prédéfini, puisqu'il regroupe les quantités de plusieurs clients. Ces derniers regrettent ici le manque de flexibilité. En outre, il ne revêt aucun intérêt économique, car son coût dépasse le prix envisageable.

Ce transport ne jouit pas d'une très bonne réputation, notamment en Europe. Que faites-vous pour le développer et comment voulez-vous renforcer sa qualité?

Désirée Baer: Nous misons sur trois axes stratégiques: nous devons investir davantage dans des solutions logistiques propres aux clients et renforcer notre flexibilité. En outre, nous devons accroître nos investissements dans l'automatisation des processus opérationnels, la numérisation de l'interface client et les processus de planification et de gestion. Dans ce domaine, nous sommes les leaders européens. Enfin, il nous faut rechercher des solutions pour combler le déficit structurel avec les responsables politiques. Nous pourrions ainsi développer le trafic par wagons complets et l'orienter vers les futurs besoins de nos clients.



Le trafic par wagons complets contribue à l'approvisionnement de la Suisse. Désirée Baer, CEO de CFF Cargo

Le trafic par wagons complets contribue à l'approvisionnement de la Suisse et soutient la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques. Le jeu en vaut donc la chandelle et les investissements auront un impact positif pour nos clients, la société et le développement durable. Loin d'être de simples mots-clés, la qualité et la fiabilité guident notre action quotidienne.



Les axes prioritaires définis par Franz Steiger, président du Conseil d'administration, et les mesures mises en œuvre par les CFF pour développer le trafic marchandises sont décrits dans le blog Cargo.

tiny.cc/fsteiger-f

Gares de triage: à pied d'œuvre 24 h / 24

En Suisse, les gares de triage constituent le cœur du trafic par wagons complets. L'exploitation en trois phases de traitement s'étale sur 24 heures, en coordination avec les heures de pointe du trafic voyageurs.

Texte: Stefanie Probst Illustration: Jacqueline Müller



Dans les gares de triage, les wagons sont triés et assemblés avant de prendre le départ pour de nouvelles destinations. Quelque **1500 collaboratrices et collaborateurs** sont à pied d'œuvre dans toute la Suisse, six jours par semaine et 24 h/24, pour que les marchandises arrivent en temps et en heure chez la clientèle.

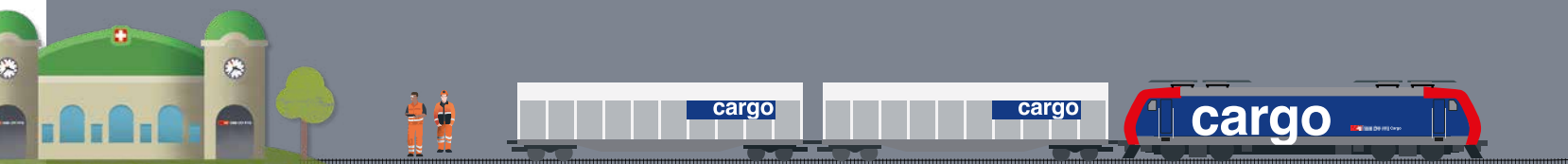
Phases de traitement: des transitions sans accrocs

Le tri des wagons s'effectue en trois phases liées: dans le cadre de la phase 1, les trains triés quittent la gare et sont répartis entre les clients, puis ils reviennent avec les marchandises pour la phase 2. Celles-ci sont alors triées et le processus se répète. Comme les différentes phases sont identiques, elles peuvent être contiguës ou se chevaucher.

Gares de formation

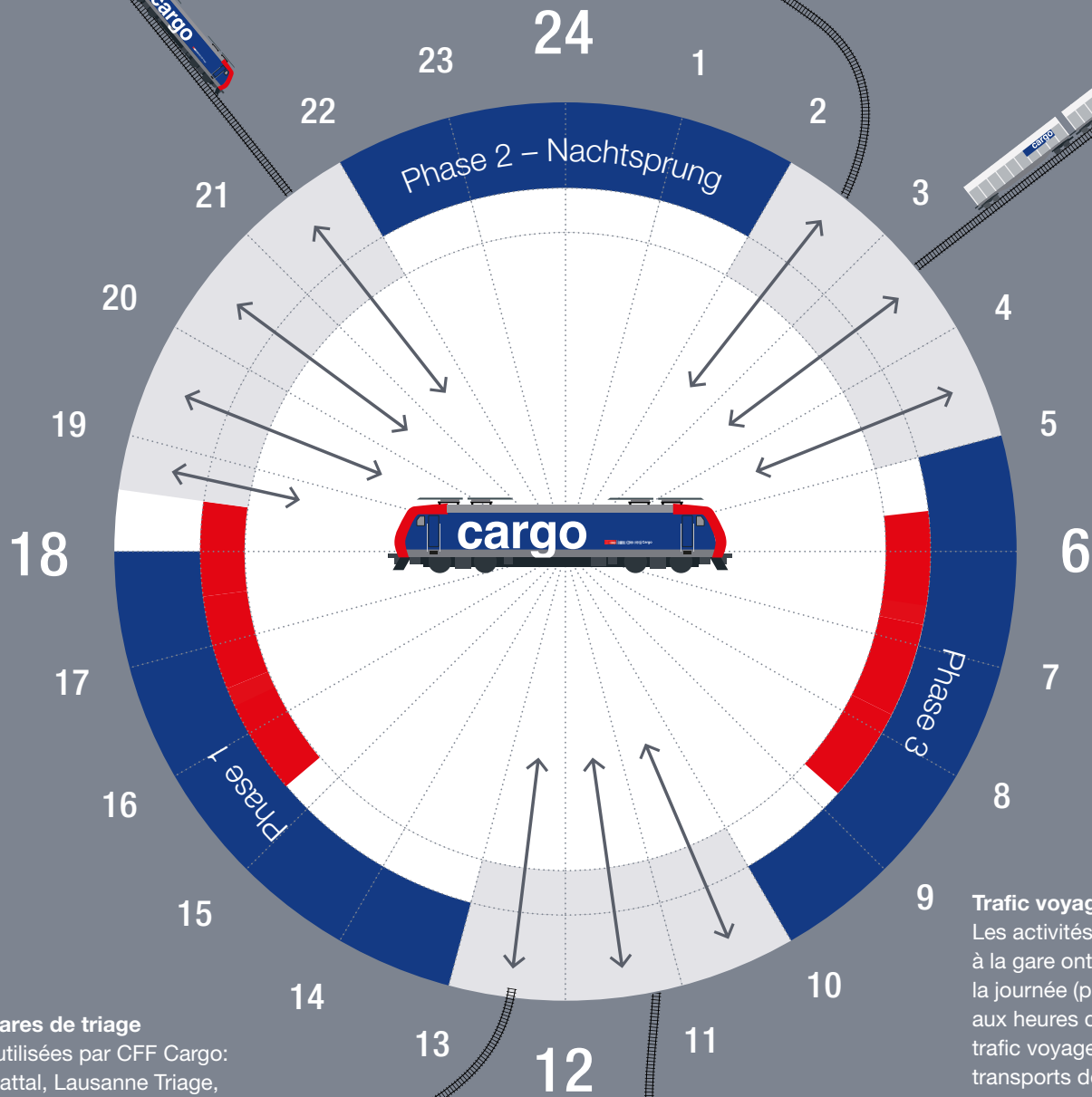
L'enlèvement et la livraison des wagons chez les clientes et clients s'effectuent dans toute la Suisse via 52 gares de formation au total. C'est là qu'ont lieu les manœuvres locales, que les trains sont assemblés pour la suite du transport dans les gares de triage et que les wagons vides sont remisés.

La phase clef a lieu la nuit: entre 22 heures et 2 heures, les gares de triage sont en effervescence. Les transports sont alors préparés pour le réseau dit Express. Celui-ci dessert des gares sélectionnées et relie les grands centres logistiques suisses entre eux. Alors que pendant la journée, les marchandises les plus diverses de tous les secteurs sont acheminées vers toutes les gares, la nuit, ce sont essentiellement des marchandises commerciales et des colis de détail qui sont transportés.



3000 wagons
en moyenne sont expédiés chaque jour par le personnel à Limmattal, la plus grande gare de triage de Suisse.

Le trafic par wagons complets englobe tous les transports conventionnels de wagons individuels ou de groupes de wagons (plus petits que le trafic par trains complets) sur le rail.



5 gares de triage sont utilisées par CFF Cargo: Limmattal, Lausanne Triage, Bâle, Buchs et Chiasso.

Trafic voyageurs
Les activités de manœuvre à la gare ont lieu pendant la journée (phases 1 et 3), aux heures de pointe du trafic voyageurs. Ainsi, les transports de marchandises n'interfèrent pas avec les trains de voyageurs.

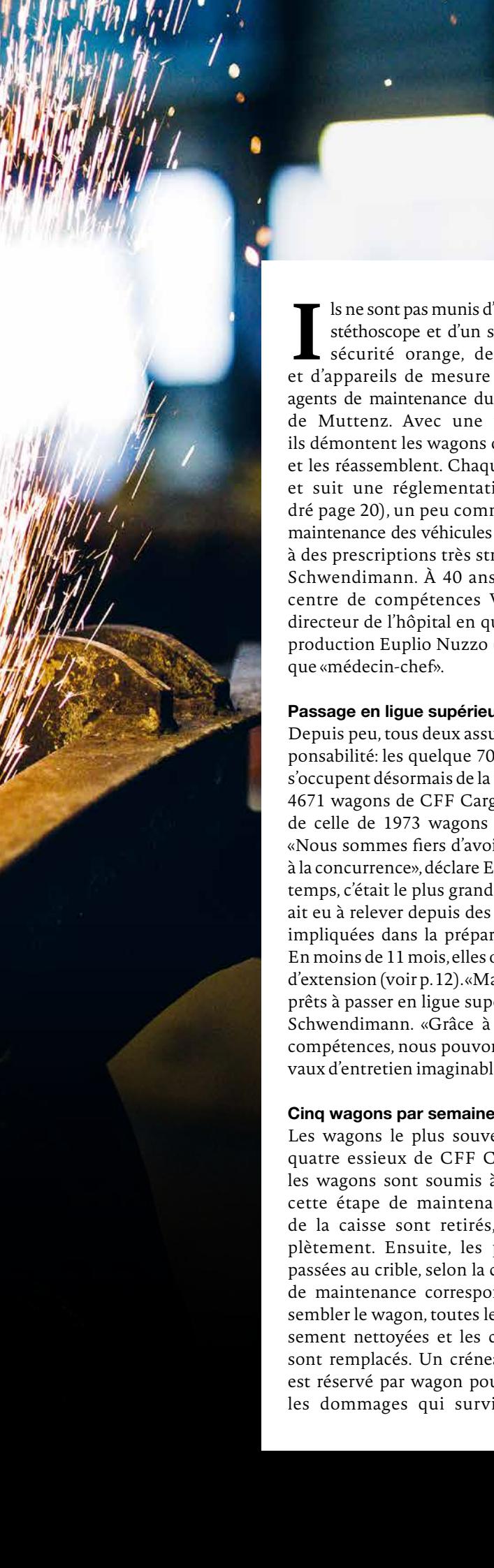
Légende

- Formation des trains dans les gares de triage
- Heures de pointe du trafic voyageurs
- Enlèvement et livraison cadencée des wagons



Un hôpital pour les wagons

Depuis cette année, le centre d'entretien de Muttenz est le guichet unique pour les travaux d'entretien sur les wagons de CFF Cargo et de CFF Infrastructure. Sur la base de directives dûment certifiées, l'hôpital des wagons s'occupe des urgences, des révisions planifiées, de l'entretien préventif et des projets de transformation pour l'avenir.



Ils ne sont pas munis d'une blouse blanche, d'un stéthoscope et d'un scalpel, mais de gilets de sécurité orange, de lunettes de soudage et d'appareils de mesure Calipri qu'opèrent les agents de maintenance du centre d'entretien (SA) de Muttentz. Avec une précision chirurgicale, ils démontent les wagons défectueux, les réparent et les réassemblent. Chaque geste est documenté et suit une réglementation stricte (voir encadré page 20), un peu comme dans un hôpital. «La maintenance des véhicules ferroviaires est soumise à des prescriptions très strictes», explique Martin Schwendimann. À 40 ans, il est responsable du centre de compétences Wagons à Muttentz, le directeur de l'hôpital en quelque sorte. Le chef de production Euplio Nuzzo (51 ans) l'assiste en tant que «médecin-chef».

Passage en ligue supérieure

Depuis peu, tous deux assument une nouvelle responsabilité: les quelque 70 personnes de Muttentz s'occupent désormais de la maintenance lourde des 4671 wagons de CFF Cargo et bientôt également de celle de 1973 wagons de CFF Infrastructure. «Nous sommes fiers d'avoir pu nous imposer face à la concurrence», déclare Euplio Nuzzo. «En même temps, c'était le plus grand défi que le SA Muttentz ait eu à relever depuis des années». Les personnes impliquées dans la préparation n'ont pas chômé. En moins de 11 mois, elles ont mis sur pied le projet d'extension (voir p. 12). «Maintenant, nous sommes prêts à passer en ligue supérieure», déclare Martin Schwendimann. «Grâce à notre vaste champ de compétences, nous pouvons effectuer tous les travaux d'entretien imaginables.»

Cinq wagons par semaine

Les wagons le plus souvent opérés sont ceux à quatre essieux de CFF Cargo. Tous les six ans, les wagons sont soumis à une révision. Lors de cette étape de maintenance lourde, les bogies de la caisse sont retirés, puis démontés complètement. Ensuite, les pièces détachées sont passées au crible, selon la check-list de la directive de maintenance correspondante. Avant de réassembler le wagon, toutes les pièces sont minutieusement nettoyées et les composants défectueux sont remplacés. Un créneau d'environ 24 heures est réservé par wagon pour la révision. En outre, les dommages qui surviennent doivent aussi



«L'extension a été le plus grand défi que le SA Muttentz ait eu à relever depuis des années.»

Euplio Nuzzo, chef de production

être levés. Chaque semaine, Martin Schwendimann peut ainsi faire sortir de la «clinique» quatre à cinq wagons fraîchement révisés. Pour finir, les wagons remis sur pied reçoivent un nouvel imprimé avec la date de la révision.

Renforcement du site de Muttentz

Outre les travaux d'entretien curatif et préventif, qui permettent de remédier à l'usure normale, le SA Muttentz s'occupe également des wagons accidentés et des défauts qui surviennent en cours de route. «Lorsqu'un wagon tombe en panne, nous nous déplaçons avec notre équipe mobile et nous effectuons les réparations nécessaires sur place», explique le chef de production Euplio Nuzzo. Cette «ambulance» intervient sur l'ensemble du territoire suisse. Sur place, au centre d'entretien, les agents de maintenance s'occupent en outre de projets spéciaux, tels que le passage à l'attelage automatique numérique.

Pendant l'extension du centre d'entretien de Muttentz, une partie de la maintenance légère a été transférée dans l'atelier de la gare de triage de Limmattal, où sont également révisées les locomotives de marchandises. Sur le site actuel de Bellinzona, les CFF cesseront en automne 2022 la maintenance lourde des wagons après 130 ans d'activité, afin de dégager des capacités pour la maintenance de la flotte Astoro en trafic voyageurs. Des extensions structurelles de l'atelier de Muttentz sont à l'ordre du jour. «Celles-ci nous permettront d'optimiser notre concept de production et de nous rapprocher davantage de la logistique du matériel», explique Euplio Nuzzo. «Nous ne sommes pas près de nous ennuyer.»





À droite: au centre d'entretien de Muttenz, quelque 70 personnes effectuent les travaux de maintenance lourde et légère.

À gauche: le bogie révisé est réassemblé avec des pièces de rechange neuves et remises à neuf.

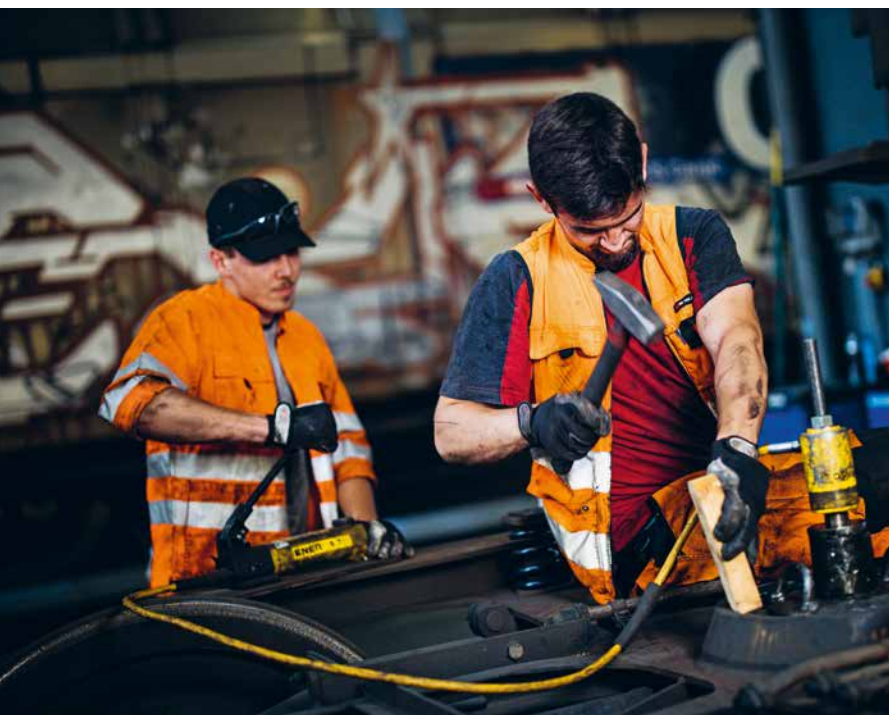
En bas: l'agent de maintenance Sergej Klein mesure les essieux au millimètre près avec l'appareil Calipri.

En bas à gauche: les collaborateurs Jeremy Coenen et Dennis Chluba pressent de nouvelles cales pivots dans le bogie.



Certifications du SA Muttenz

À l'issue d'intenses travaux de préparation, le personnel de Muttenz a passé avec succès l'audit VPI pour la maintenance lourde (niveau G4.0) fin avril 2022. La certification par l'association des détenteurs privés de wagons en Allemagne (VPI) confère au SA Muttenz un avantage concurrentiel important. Plus de 500 entreprises de plus de 20 pays utilisent désormais le guide modulaire VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG). Le SA Muttenz est certifié selon les normes G4.0 et G4.2, ainsi que BR2 pour les révisions de freins. En outre, il répond aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), au niveau de maintenance R3 selon la réglementation des CFF, ainsi qu'aux normes ISO 9001 et 14001.





Martin Schwendimann, responsable du centre de compétences (CC) Wagons de Muttenz



Maintenance légère et maintenance lourde

La maintenance légère comprend l'entretien, les petites réparations et le nettoyage des véhicules. La maintenance lourde consiste à démonter entièrement le véhicule et à remplacer p. ex. les bogies.

Quelle est la mission du CC de Muttenz?

Nous effectuons tous les travaux de maintenance sur les wagons, du remplacement des pièces d'usure à la révision complète. Notre clientèle bénéficie ainsi de toutes les prestations d'un seul tenant.

Qui sont vos clientes et clients?

En juillet 2022, nous avons repris tous les travaux de maintenance des wagons de CFF Cargo et de CFF Infrastructure. Nous sommes également prêts à effectuer des mandats pour des tiers comme Hupac, VTG ou TWA Transwaggon.

Quels sont les avantages de l'extension du site de Muttenz?

Le portefeuille de produits élargi est encore plus attrayant pour les tiers, qui pourront à l'avenir obtenir toutes les prestations de maintenance des wagons auprès d'un seul et même fournisseur. Parallèlement, la part accrue de travaux de révision planifiables renforce la productivité de la maintenance de CFF Cargo. De plus, le volume de travail à Muttenz augmente, ce qui crée des emplois supplémentaires sur place.

Comment garanzissez-vous une disponibilité maximale des wagons?

Comme nous ne disposons actuellement que de quatre voies très longues, mais que les travaux sont variés (également en ce qui concerne les temps d'exécution), nous peaufinons sans cesse notre concept de production depuis plusieurs années déjà. Avec la reprise de la maintenance lourde, celui-ci a été et sera constamment adapté. En principe, les wagons passent par des zones définies pour les différentes étapes de travail. Notre concept de production nous permet de mieux définir les priorités et de garantir ainsi une efficacité maximale.

Un système de réservation intelligent testé en conditions réelles

La coopérative agricole fenaco est l'un des premiers clients à utiliser le nouveau service d'e-booking de CFF Cargo. Les mandants commandent des trains et effectuent ou complètent des réservations via le portail basé sur le web.

Texte: Florian Wehrli Photo: CFF Cargo

Un train complet en provenance de France arrive à la frontière suisse à Bâle. Les 21 wagons transportent près de 1300 t de blé, destinées pour moitié aux usines d'aliments composés de la société UFA SA, filiale de fenaco, à Herzogenbuchsee et à Sursee. À partir d'ici, CFF Cargo prend le relais. Swiss Granagroup, une filiale de fenaco, se charge de la coordination de la commande via le nouveau portail de réservation basé sur le web «Cargo eBooking». Depuis décembre 2021, l'unité d'activité «Céréales, oléagineux, matières premières» (GOF) de fenaco est l'un des premiers clients à travailler avec le nouveau portail de commande. Dans une première phase, les spécialistes de la logistique utilisent la plateforme numérique pour réserver des trains complets transfrontaliers. «Cela nous permet de coordonner en quelques clics l'acheminement vers les lieux de réception ainsi que le retour des wagons vides à leur lieu de destination», explique Sarah Rust, responsable du département Logistique Suisse chez fenaco GOF (voir encadré).

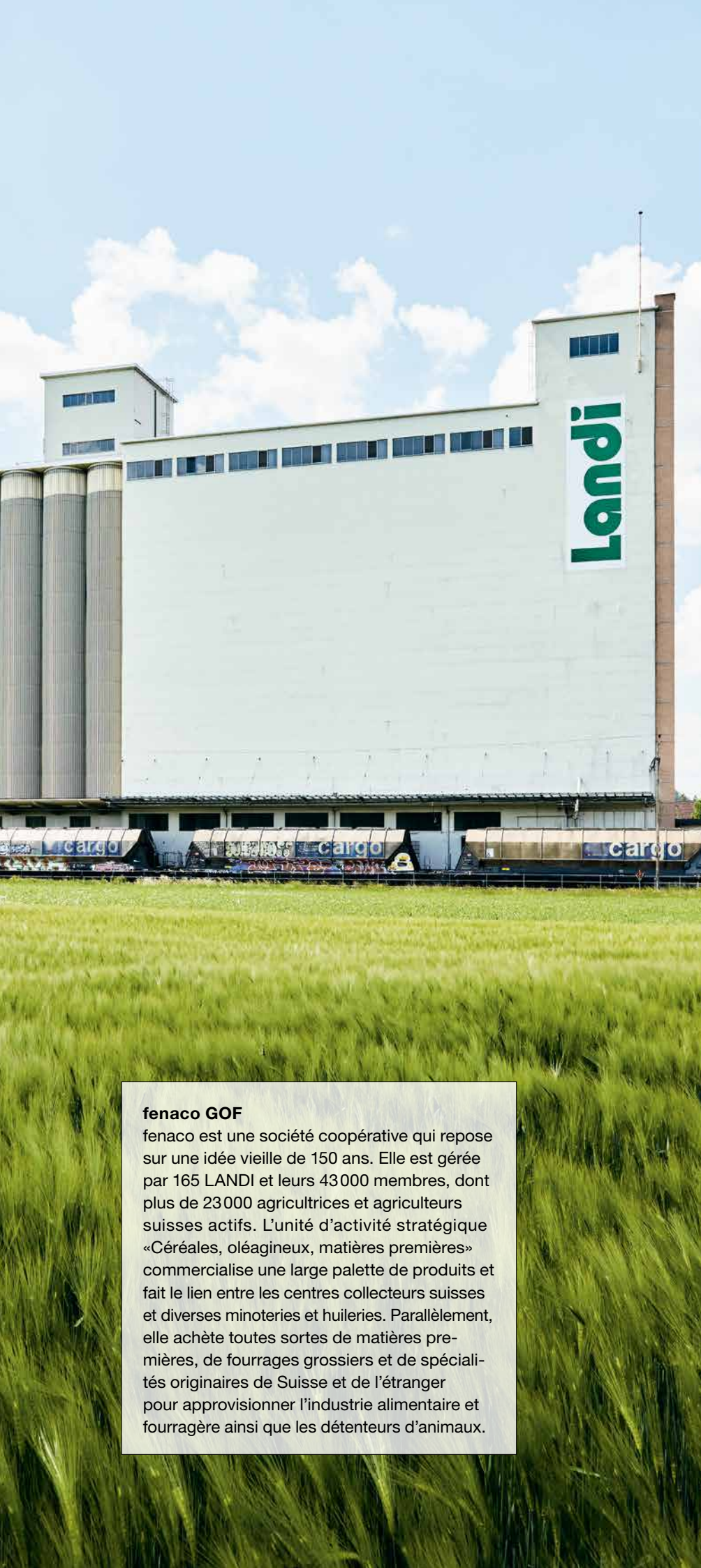
Un concept agricole abouti

Derrière la simplicité apparente à première vue se cache une réalité très complexe: le transport intérieur de céréales, d'oléagineux et d'aliments pour animaux chez fenaco représente à lui seul plusieurs centaines de milliers de t/an. Dans la mesure du possible et du raisonnable, les transports s'effectuent par le rail. Les différents types de wagons nécessaires selon le type de marchandises transportées doivent être disponibles de manière

flexible dans toute la Suisse. «Pour fenaco GOF, il est important qu'une part élevée du transport s'effectue par le rail», explique Sarah Rust. Pour que cela reste le cas, les petits points de desserte dans les régions rurales doivent également pouvoir être exploités de manière rentable. Pour cela, fenaco GOF et CFF Cargo ont élaboré et mis en œuvre en 2020 un concept agricole dynamique avec une desserte groupée. C'est précisément dans les régions rurales de Suisse, qui ne disposent pas d'une offre ferroviaire continue et n'ont qu'un nombre limité de wagons par transport, que fenaco GOF peut planifier et réserver un module de transport en quelques jours ouvrables.

Dans la mesure du possible, fenaco GOF planifie les ordres de chargement pour les centres collecteurs de céréales avec un délai de 5 à 10 jours. Les responsables des centres collecteurs savent ainsi exactement quand les wagons arriveront au silo et de combien de temps ils disposeront pour le chargement. Toutefois, pendant la saison de la moisson, une plus grande flexibilité et une planification à court terme sont nécessaires. «Le délai pour la logistique ferroviaire classique est alors très court», explique Sarah Rust. «Il est donc d'autant plus important pour nous de pouvoir planifier de manière aussi flexible que possible. La numérisation complète du trafic par trains complets est une étape importante à cet égard». À partir de 2023, le trafic par wagons complets devrait également migrer progressivement vers la nouvelle plateforme de réservation.





fenaco GOF

fenaco est une société coopérative qui repose sur une idée vieille de 150 ans. Elle est gérée par 165 LANDI et leurs 43 000 membres, dont plus de 23 000 agricultrices et agriculteurs suisses actifs. L'unité d'activité stratégique «Céréales, oléagineux, matières premières» commercialise une large palette de produits et fait le lien entre les centres collecteurs suisses et diverses minoteries et huileries. Parallèlement, elle achète toutes sortes de matières premières, de fourrages grossiers et de spécialités originaires de Suisse et de l'étranger pour approvisionner l'industrie alimentaire et fourragère ainsi que les détenteurs d'animaux.



Laura Gander, Product Owner Cargo Digital

Quels sont les avantages du passage à Cargo Digital pour la clientèle?

Cargo Digital devient l'accès numérique central pour tous les besoins de la clientèle, de la réservation à la facturation, en passant par le transport. Ce portail convivial simplifie le processus de commande et améliore l'information en temps réel pendant le transport.

Où en est la transition?

D'ici fin 2022, la migration du trafic par trains complets devrait être achevée. Fin janvier 2023, nous prévoyons de migrer le trafic par wagons complets par étapes et par clusters de branches. Dans le même temps, nous remplacerons l'interface EDI par Cargo API pour mettre à disposition des informations transparentes et en temps réel sur les commandes, le transport et les mouvements de wagons.

Dans quelle direction le portail de commande va-t-il évoluer?

C'est à notre clientèle de le décider. Nous prenons en compte ses besoins, ses attentes et ses souhaits et les intégrons dans notre vision. Nous travaillons au remplacement du système et développons en continu les fonctions de base, de pair avec la clientèle. Les premiers feedback positifs montrent que nous sommes sur la bonne voie.

Respecter la feuille de route écologique

En tant qu'entreprise d'importance systémique, le groupe CFF apporte une contribution importante aux objectifs climatiques de la Suisse. Les derniers chiffres le montrent: la feuille de route écologique est respectée. Christina Meier, responsable du développement durable aux CFF, explique le rôle du trafic marchandises dans ce contexte.

Texte: Florian Wehri Visualisation: CFF Cargo

D'ici à 2030, les CFF veulent atteindre la neutralité climatique, un objectif ambitieux. En effet, bien que le train soit déjà le moyen de transport motorisé le plus écologique, il génère encore des émissions directes de gaz à effet de serre. Celles-ci proviennent principalement des locomotives diesel, des chauffages et des véhicules routiers utilisés pour l'entretien et les chantiers. Les véhicules ferroviaires à moteur diesel de CFF Cargo sont responsables d'environ un sixième des 80000t d'équivalent CO₂ émises par le groupe en 2021. «Toutefois, en contrepartie, le transfert du trafic sur le rail permet d'éviter l'émission d'environ cinq millions de t de CO₂ par an», explique Christina Meier, responsable du développement durable aux CFF.



«Le fret ferroviaire consomme sept fois moins d'énergie que le fret routier.»

Christina Meier, responsable du développement durable aux CFF

L'étude intitulée «Contribution du transport de marchandises aux objectifs fédéraux de protection climatique» (2017), commandée par l'Office fédéral des transports, considère que les émissions de CO₂ du trafic marchandises suisse seraient au moins 30% plus élevées sans les mesures actuelles de la politique de transfert. «Le fret ferroviaire consomme sept fois moins d'énergie que le fret routier», explique Christina Meier. «De plus, le fret ferroviaire émet dix fois moins de gaz à effet de serre et requiert cinq fois moins de place par rapport au réseau routier». Grâce aux transports dans le domaine de la logistique des travaux et du recyclage, le fret ferroviaire contribue à l'économie circulaire.

Réduire la consommation, augmenter l'efficacité

Les jalons pour atteindre la neutralité climatique sont donc posés. Mais comment le rail peut-il encore réduire ses émissions de CO₂? Aujourd'hui déjà, les trains des CFF roulent avec 90% d'énergie renouvelable, produite en grande partie dans leurs propres centrales hydroélectriques. En 2025, le courant ferroviaire devrait être à 100% issu des énergies renouvelables. D'ici à 2030, les CFF entendent augmenter leur efficacité énergétique de 30% par rapport à 2010. «Cela équivaut à 850 GWh d'énergie ou à la consommation annuelle d'électricité de plus de 210 000 foyers», explique Christina Meier. D'ici à fin 2021, les CFF auront d'ores et déjà économisé 500 GWh. La régulation adaptative (ADL), introduite par CFF Cargo en 2014, y contribue aussi largement.

Ce système informatique évite les arrêts inutiles et donc le redémarrage énergivore des trains. Il réduit ainsi la consommation d'électricité des CFF de près de 200 000 KWh par jour.

Pour réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de 92% d'ici à 2040, les CFF misent également sur des carburants alternatifs, tels que les huiles végétales hydrogénées (HVO). «L'adjonction de ce biodiesel entraînera une réduction sensible des émissions de CO₂ à partir de 2023», affirme Christina Meier avec conviction. D'ici à fin 2023, Cargo élaborera également une stratégie pour le remplacement de la locomotive de ligne Am 843 à moteur diesel. Les 35 locomotives de ligne Vectron supplémentaires louées permettront de réaliser des économies d'énergie et de CO₂ supplémentaires à partir de 2024. Mais le succès de ces mesures et d'autres mesures en trafic marchandises dépend aussi des conditions-cadres économiques, explique Christina Meier. «Plus CFF Cargo pourra desservir à des coûts avantageux également l'axe ouest-est en Suisse, plus le fret ferroviaire sera attrayant et favorisera le délestage des routes actuellement congestionnées, ce qui sera bénéfique à l'environnement.



Pour en savoir plus, consultez le rapport de développement durable 2021 des CFF

tiny.cc/ecologique





Chaque locomotive dispose d'une sablière. Pourquoi? Le sable sur le rail augmente le frottement entre la roue et le rail. Il permet d'éviter que les roues ne patinent p. ex. sur des rails mouillés ou dans une forte pente. En cas de besoin, le personnel des locs peut projeter du sable devant les roues en appuyant sur un bouton. Les grains de sable glissent à travers un tuyau relié au réservoir, la sablière, et atterrissent sur les rails. Le remplissage de la sablière se fait via une ouverture latérale sur la locomotive (sur la photo). Le réservoir a une capacité d'environ 30 kg.



**Les locomotives de
CFF Cargo peuvent aussi
être louées.**

tiny.cc/louer



Solution logistique durable pour le béton de démolition et les matériaux non triés

Depuis 2017, CFF Cargo et Spross Transport & Recycling s'engagent ensemble en faveur de l'économie circulaire. Elles exploitent une plateforme de transbordement au cœur de Zurich. Les collaboratrices et collaborateurs y prennent en charge et trient les déchets de marché et urbains.

Médaille d'argent aux Swiss Logistics Awards 2022

L'été dernier, les deux partenaires ont complété la plateforme avec une usine de béton recyclé. Ils peuvent désormais traiter

directement sur place les matériaux de démolition de la ville et les réutiliser dans leur propre centrale à béton. Le béton recyclé produit sur le site est destiné aux constructions nouvelles. La ville dispose ainsi d'une solution logistique écologique et circulaire. Chaque année, 60 000 t sont transbordées, soit l'équivalent de quelque 1000 wagons. Ce printemps, le projet a convaincu le jury d'experts du GS1 Swiss Logistics Award 2022. CFF Cargo et Spross se sont ainsi classés en seconde position de cet important prix suisse de la logistique.

35

CFF Cargo louera les locomotives de ligne Vectron du fabricant Siemens Mobility dès 2024 – pour une qualité de transport élevée en trafic marchandises intérieur.



tiny.cc/vectron-f



Global Supplier Award de Novelis

Novelis, le premier fournisseur de solutions durables à base d'aluminium et leader mondial du laminage et du recyclage de l'aluminium, traite plus de 250 000 t d'aluminium par an dans son laminoir de Sierre (VS). CFF Cargo transporte chaque jour une grande partie de ce volume entre ce site et les usines allemandes de Novelis. Pendant le deuxième confinement, CFF Cargo a adapté les prestations de transport aux besoins de Novelis de manière fiable et flexible, afin d'assurer à tout moment les transports pour sa clientèle. Pour cette prestation, Novelis a décerné un Global Supplier Award à CFF Cargo. «CFF Cargo a réagi avec une grande flexibilité à nos besoins de transport et nous a apporté un excellent soutien durant cette période», relève Emilio Braghi, président de Novelis Europe. «Chaque récipiendaire du Novelis Global Supplier Award est un formidable exemple de qualité et de service. Il nous permet de produire des solutions durables et innovantes à base d'aluminium pour notre clientèle.» Plusieurs milliers de fournisseurs avaient posé leur candidature pour les Alliance Awards.



Vos wagons entre de bonnes mains.

Le CC de Muttenz assure désormais toutes les prestations d'entretien des wagons, de la simple réparation jusqu'à la maintenance lourde. Vous êtes en contact avec un seul et unique partenaire qui applique les standards de sécurité internationaux.

Commandez votre offre ici:
www.sbbcargo.com/offre