

cargo

Le magazine suisse de la logistique

3 | 2018



Périple à travers la Suisse

**Des pelles à neige
sur les rails.**

À partir de la page 4



Des cadeaux qui illuminent les yeux des enfants

L'année dernière, lors de son action de Noël, l'association caritative ADRA Suisse a pu envoyer près de 4000 colis à des familles dans le besoin et à des orphelins vivant en Moldavie. L'opération «Noël dans un carton», coordonnée par l'entreprise TTS Transport & Terminal Services AG à Buchs SG, a été renouvelée: les cadeaux ont été acheminés en Moldavie début décembre. CFF Cargo a aussi de nouveau soutenu cette action avec la mise à disposition d'un wagon.



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

Impressum

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

Rédaction CFF Cargo: Brigitte Hager, Peter Imfeld, Lea Meyer, Tamara Ritter
Conception et réalisation: Infel AG, Zurich **Rédaction:** Alexander Jacobi, Katharina Rilling, Michelle Russi

Direction de projet: Bärbel Jördens **Conception:** Murielle Drack

Traductions: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurich

Impression: Hertig + Co. AG, Lyss

Adresse de rédaction: CFF Cargo, Rédaction Magazine logistique «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Tirage global: 6000 exemplaires

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

Abonnement gratuit sur www.sbbcargo.com/fr/abonnement. Abonnez-vous gratuitement au magazine «cargo» dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur www.sbbcargo.com. Veuillez vous adresser à cargomagazin@sbbcargo.com pour tout changement d'adresse ou résiliation d'abonnement.

Éditorial



Réhabiliter tout en innovant

Ce qui est d'usage depuis des décennies dans le trafic voyageurs vient révolutionner le trafic marchandises: en février 2019, CFF Cargo sera la première compagnie européenne de fret ferroviaire à introduire l'attelage et l'essai des freins automatiques en conditions d'exploitation réelles. Les équipes des ateliers industriels CFF de Bellinzona ont rééquipé 22 locomotives et 105 wagons en conséquence au cours des derniers mois. Nous leur avons rendu visite et découvert à cette occasion quelles sont les difficultés liées à cette étape clé et comment l'automatisation bénéficiera à nos clients. Rendez-vous en page 16 pour tout savoir.

Après les chiffres positifs du premier semestre 2018, CFF Cargo met tout en œuvre pour maintenir ce cap. En plus du travail de réduction des coûts structurels, nous réévaluons notre offre avec les clients pour trouver d'éventuelles alternatives à la desserte quotidienne fixe. Dans les premiers cantons, le Jura et Neuchâtel, ainsi que dans l'Oberland bernois, de bonnes solutions ont pu être trouvées pour les chargeurs. La majorité des transports restera ainsi assurée par le rail. Georg Mäder du groupe Swiss Krono et Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, abordent eux aussi le sujet des points de desserte dans la rencontre au sommet (voir page 12).

Bonne lecture!

Tamara Ritter
Communication CFF Cargo

4-11 Le moment logistique: développement durable

Comment les pelles à neige sont-elles acheminées du centre de distribution national de Migros à Neuendorf, dans le canton de Soleure, à une filiale dans le canton de Thurgovie? Tous les détails dans notre reportage.

**16-17 En bref**

Comment fonctionnent l'attelage à vis, l'attelage automatique et l'attelage hybride?

18-21 Innovation

Plus rapides, plus efficaces, plus performants: les nouveaux attelages hybrides doivent permettre à CFF Cargo de simplifier les processus opérationnels et d'augmenter la productivité.

22-23 Transfrontalier

Xrail en bref. Notre présentation des avantages de cette alliance pour les clients.

12-15 Rencontre au sommet

«Comme la plupart des Suisses, j'aime le train et les CFF»

**24-27 Du point de vue des clients**

La gare de marchandises de Bâle Wolf est appelée à devenir le site le plus intelligent de Suisse. On y teste les solutions logistiques de demain.

28-29 Au cœur de Cargo

«J'aime les cas difficiles» – Dirk Anders, planificateur à court terme, nous parle de son travail et du nouveau logiciel de planification CAROS.

**30 Ballast**

Des faits, des chiffres et des informations sur la branche logistique.

31 L'objet

Un terminal mobile pour communiquer pendant les manœuvres

L'épopée des pelles à neige

Moins d'embouteillages, des livraisons plus ponctuelles, et des promesses tenues en matière de durabilité: depuis le printemps 2018, Migros confie à CFF Cargo le transport de tous ses produits depuis son centre de distribution national, à Neuendorf, vers la centrale d'exploitation de Migros Suisse orientale, à Gossau SG. Nous avons suivi sur les rails un must-have de l'hiver.

Texte: Michelle Russi Photos: Anne Gabriel-Jürgens







Le centre de distribution national de Migros à Neuendorf, dans le canton de Soleure.

D'un pas rapide, il longe les six wagons, ouvre toutes les portes, passe la tête à l'intérieur, parcourt les palettes des yeux, et continue à chercher plus loin. C'est dans la deuxième voiture de tête qu'il met la main dessus: «Les voilà, les pelles à neige!» Adrian Stickel est la première personne à croiser ce matin les outils (le produit que nous avons choisi) dans la centrale de Migros Suisse orientale, à Gossau SG. Elles ont passé la nuit dans un wagon de CFF Cargo en compagnie d'autres produits non alimentaires de Migros. Sur le chemin qui les mène

du centre de distribution national de Migros, à Neuendorf, jusqu'à la filiale d'Amriswil, dans le canton de Thurgovie, la centrale de Gossau est la seule étape intermédiaire.

L'accueil est tranquille, aucun stress sur le site: c'est mercredi, pas vendredi. «Le vendredi, c'est toujours beaucoup plus animé ici», dit Stickel. Responsable transport de Migros Suisse orientale, Stickel sait de quoi il parle: «Les jours les plus chargés, près de soixante wagons arrivent chez nous depuis différents lieux d'expédition, et là, ça s'agit vraiment, nous devons bien planifier les

capacités pour ne pas atteindre notre seuil de saturation.» Heureusement, l'équipe est bien rodée. Pendant que Stickel nous parle, l'un des logisticiens aux commandes d'un chariot élévateur commence déjà à transporter la palette qui contient les pelles à neige dans le hall. Elle sera ensuite préparée pour être expédiée à la filiale.

Cent pour cent rail

Soixante wagons par jour, 1,4 million de palettes reçues et réexpédiées, plus de 230 supermarchés, magasins spécialisés, restaurants, installations de loisirs et écoles-clubs devant être approvisionnés: la centrale d'exploitation de Gossau est une véritable plaque tournante pour Migros Suisse orientale. Elle fournit les filiales de sept cantons et de la principauté du Liechtenstein. Les produits surgelés et non alimentaires arrivent directement du centre de distribution de Neuendorf. Depuis le printemps 2018, ces transports sont entièrement effectués par le rail. «Cela nous permet d'une part d'améliorer les délais de livraison, puisque les poids lourds ne sont plus bloqués pendant des heures dans les embouteillages», explique Daniel Balmer, responsable depuis dix ans de la logistique des transports chez Migros Suisse orientale. D'autre part, le transport sur rail avec CFF Cargo est très fiable, plus écologique et plus durable que le transport routier: «Grâce à lui, Migros tient l'une de ses promesses du programme «Génération M.»» (Voir encadré page 7)

Toujours ouverts à la nouveauté

Balmer est assis dans son bureau, d'où il a une vue plongeante sur le hall de réception et d'expédition. Même si pendant la visite il nous conduit aussi dans le hall de transbordement, il n'a généralement pas grand lien avec les activités opérationnelles. «Heureusement que les chefs de service et leurs équipes font du si bon travail! Comme ça, je peux me concentrer sur les questions stratégiques», dit Balmer, qui travaille depuis longtemps





Plus de 2,6 millions de palettes en moyenne quittent chaque année l'immense centre logistique de Migros, à Neuendorf.



Pratiques et rapides: des chariots élévateurs habilement manœuvrés.

Le développement durable chez Migros

Avec le programme de développement durable «Génération M», Migros s'engage pour la préservation de l'environnement, favorise la consommation durable et promeut un mode de vie sain. Le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail s'inscrit dans cette démarche. Chaque année, plus d'un million de tonnes sont ainsi transportées par le rail pour le compte de Migros, ce qui fait de l'entreprise la plus importante cliente de CFF Cargo. Selon les indications de Migros, l'eau minérale Aproz est la seule eau de Suisse à être transportée par le rail, au bénéfice de l'environnement. Ces cinquante dernières années, près de 4,2 milliards de litres de boissons Aproz ont pris le train, évitant ainsi l'émission d'environ 58 000 tonnes de CO₂.



Arrivée du wagon contenant les pelles à neige à la centrale de Migros Suisse orientale, à Gossau.



Brève halte pour les pelles à neige: à Gossau, elles attendent de repartir vers une filiale Migros de Suisse orientale.

chez Migros. Il aime être créatif, analyser les concepts existants et développer de nouvelles stratégies, en particulier des réseaux de transport.

Souvent, il le fait en étroite collaboration avec CFF Cargo. Régulièrement, Migros Suisse orientale se porte volontaire pour tester des projets pilotes, par exemple de nouveaux wagons. Le credo de Balmer: «De temps en temps, il faut essayer des choses nouvelles pour voir si elles fonctionnent.» Autre avantage: ses quelque 300 collaborateurs perçoivent l'innovation, et peuvent s'y consacrer sans délai et sur place, ce qui selon lui est très important. Balmer a commencé à travailler chez Migros en 1985, et depuis le début ou presque, il s'est penché sur des questions de logistique qui aujourd'hui rentreraient dans le champ de la «transition numérique». Il apprécie la collaboration avec CFF Cargo, qu'il juge très bonne, «autant pour les affaires courantes que pour les évolutions stratégiques».

90 000 palettes supplémentaires

Et qu'en est-il des collègues du front office, ont-ils remarqué quoi que ce soit de ce transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail? «Bien sûr», rétorque Balmer, «ils transbordent tout de même 90 000 palettes de plus par an.» Malgré cette hausse des quantités transportées, les logisticiens ne se plaignent jamais, au contraire: leur travail semble leur plaire. C'est l'impression qu'on a quand on les regarde, dans le hall, manœuvrer rapidement les petits chariots élévateurs électriques d'un point A à un point B, comme si c'était un jeu d'enfants. Ce spectacle rappelle un peu celui des autos tamponneuses dans les fêtes foraines – l'ordre en plus, les chocs en moins, car Orhan Akaydar et ses collègues manient ces petits engins à la perfection. «Il n'y a jamais de collisions: en cas de danger, nous klaxonons», assure le logisticien en

riant. Conduire un transpalette n'est pas si difficile, en réalité: «Une fois que tu as compris le truc, plus de problèmes.» Le voilà déjà filant sur son engin pour apporter la palette suivante dans les allées.

Akaydar semble parfaitement à l'aise – pourtant, il ne travaille que depuis quelques mois au service transport. Auparavant, il était chauffeur de poids

«Le rail permet une exploitation très fiable.»

Daniel Balmer,
responsable logistique des transports,
centrale d'exploitation Migros de Gossau

lourds, ce qui l'a amené à conduire un véhicule nettement plus imposant pendant huit ans. «Ce que j'aime dans les transports, c'est qu'on ne s'ennuie jamais, et que toutes les journées sont différentes», dit Akaydar. Son travail le met-il face à d'autres défis? «Nous devons respecter les délais et décharger les marchandises le plus vite possible, c'est parfois stressant.» Lui aussi évoque surtout les vendredis, jour où de grandes quantités sont livrées. La raison en est que les filiales Migros lancent toujours leurs promotions le mardi, et que l'expédition des produits au départ de Gossau doit donc se faire le vendredi qui précède.

La centrale d'exploitation Migros de Gossau en chiffres



Jusqu'à **60**
wagons par jour



Environ **1,4 mio.**
de palettes reçues et
réexpédiées par an



Plus de **230**
supermarchés,
magasins spécialisés,
restaurants, instal-
lations de loisirs et
écoles-clubs
approvisionnés

Contact permanent entre employés de manœuvre

Revenons à nos pelles à neige. Perdues au milieu de palettes chargées de bouteilles d'eau, de perceuses, de papier toilette et d'autres produits non alimentaires, elles attendent de poursuivre leur voyage. L'hiver dernier, Migros a vendu près de 14 000 pelles à neige dans toute la Suisse. S'il tombe autant de neige cette année, la demande d'outils de déblaiement rouges et noirs à manche de bois devrait augmenter au cours des prochaines semaines. Alors, d'autres pelles quitteront le centre de distribution de Neuendorf pour prendre la direction des filiales Migros de Suisse orientale, et arriveront au bout de trois petites heures de train à Gossau, où elles seront transbordées de bon matin par Adrian Stickel et ses collègues.

À la gare de Gossau, à proximité de la centrale d'exploitation Migros, l'équipe de manœuvre de CFF Cargo prend en charge les trains de marchandises qui arrivent. C'est ici aussi que l'on «traite» les trains de Neuendorf, comme dit Andreas Giezendanner, chef d'équipe. Les voitures sont recomposées selon les plans de transbordement de Migros, puis expédiées par tranches à la centrale d'exploitation. Les employés de manœuvre récupèrent ensuite les wagons vides. Pour collaborer aussi étroitement, il faut une communication optimale. «Nous sommes en contact permanent avec





Les pelles à neige parcourent les derniers kilomètres de leur périple à bord d'un semi-remorque de Migros.



Avec son équipe, il veille au bon déroulement du transbordement à Gossau: Adrian Stickel, responsable transport.



La centrale d'exploitation Migros de Gossau assure l'approvisionnement des filiales dans les cantons suivants: Zurich, Schaffhouse, Thurgovie, Saint-Gall, Appenzell Rhodes-Intérieures, Appenzell Rhodes-Extérieures, Grisons ainsi que dans la principauté de Liechtenstein.

l'équipe de manœuvre de Migros», explique Giezendanner, «c'est une collaboration très agréable.» Et elle l'est restée ces derniers mois, alors que les responsables devaient réorganiser les processus suite au transfert de la route vers le rail. «Cette hausse du trafic a demandé un important travail de planification, mais pour nous, c'est super: plus il y en a, mieux c'est», résume Giezendanner en riant.

Arrivée ponctuelle

L'heure est venue pour les pelles à neige de dire adieu à Gossau, deux heures après leur arrivée. La journée n'est pas encore très avancée, il est à peine neuf heures. Elles parcourront les derniers kilomètres en camion, les filiales Migros n'étant pas raccordées au réseau ferroviaire. Au volant: Kurt Hefti. Voilà déjà 42 ans que ce natif de Thurgovie sillonne les routes, dont 20 comme chauffeur routier pour Migros. «On voit beaucoup de choses quand on est toujours sur les routes», dit Hefti en manœuvrant le semi-remorque vers la route principale. Heureusement, il a les nerfs solides, et même l'agressivité des autres conducteurs ne parvient plus à l'énerver. C'est lui qui le dit – et on le croit. Hefti parle calmement, en pesant ses mots. Manifestement, il n'a pas l'habitude d'avoir quelqu'un à côté de lui en cabine. «J'aime le silence, tôt le matin, et ça me plaît de rouler seul», explique-t-il. Comme les conducteurs de camions n'ont plus besoin d'aller chercher les marchandises au centre de distribution de Neuendorf, ils sont moins souvent bloqués dans les embouteillages, ce qui pour Hefti est un vrai plus. «C'est bien mieux comme ça, car nous pouvons transporter plus de marchandises, et le camion est plus rempli.» Or, aucun chauffeur n'aime rouler avec une demi-charge.

Nous ne saurons jamais, bien sûr, si les pelles à neige ont apprécié la dernière étape de leur voyage dans la remorque du véhicule. En revanche, une chose est sûre: ce mercredi, elles sont arrivées à destination (à la filiale Migros d'Amriswil) à l'heure prévue.

L'avis du spécialiste



Daniel Balmer, responsable logistique des transports, centrale d'exploitation de Gossau, coopérative Migros Suisse orientale.

«C'est un privilège de voir les quantités transportées augmenter»

Quels avantages y a-t-il pour Migros Suisse orientale à transporter les marchandises par le rail?

Ils sont nombreux, mais les meilleures possibilités de planification des heures de livraison sont cruciales. Nos filiales ont besoin de savoir quand tel ou tel produit arrivera. Le rail nous offre une grande fiabilité d'exploitation, avec des horaires stables. Avec le transport routier, il y avait de plus en plus de problèmes. De plus, Migros attache beaucoup d'importance au développement durable. Nous cherchons aussi la durabilité dans nos infrastructures et nos processus.

Depuis le transfert vers le rail, vos équipes doivent transporter encore plus de produits. Un stress supplémentaire?

Je tiens à ce que nos collaborateurs sachent pourquoi nous choisissons telle ou telle stratégie. En soi, la charge de travail n'est pas un problème pour eux. Au contraire: c'est un privilège de voir les quantités transportées augmenter, car c'est synonyme d'emplois sûrs et intéressants. Y compris pour demain. Au cours de mes 33 années passés chez Migros Suisse orien-

tale, je n'ai jamais craint un seul instant de devoir fermer un secteur. Bien sûr, il y a toujours des changements nécessaires. Mais quels qu'aient été ces changements, les quantités traitées n'ont cessé d'augmenter.

Quel serait le pire scénario pour vous et votre équipe?

Par bonheur, cela arrive rarement, mais quand il se passe quelque chose sur le réseau ferroviaire, les conséquences pour nous sont désastreuses: des trains entiers, des quantités de wagons et de palettes, et beaucoup de filiales sont touchés. Par exemple quand un train chargé de produits non alimentaires n'arrive pas à Gossau, ou trop tard, et que nous devons approvisionner une ou plusieurs autres filiales qui ne sont desservies qu'une fois par jour, nous ne pouvons pas livrer les produits plus tard. Notre bassin économique est trop grand pour cela. C'est un peu une opportunité ratée pour nous. Ce genre d'«accident» est pénible et coûteux, en temps comme en argent.

Arrive-t-il que les produits livrés à Gossau ne soient pas les bons?

Les erreurs de livraison sont extrêmement rares. Nous mettons de plus en plus de dispositifs en place pour surveiller électroniquement les livraisons sur tout le territoire, cela nous aide. Dans notre jargon, on appelle ça la «supply chain visibility». Ici, nous travaillons avec un nouveau système qui déclenche une alarme dès qu'une palette a été mal affectée. Nous continuons à perfectionner la chaîne d'approvisionnement. C'est une tâche passionnante, que je ne manquerais pour rien au monde.

A photograph of two men standing in a log yard. They are both wearing light blue shirts and dark trousers, with high-visibility yellow safety vests over them. The man on the right is pointing upwards with his right hand. In the background, there are several railcars loaded with logs, and a large industrial structure, possibly a conveyor system, is visible. The ground is dirt and covered with wood chips.

«Nous sommes en bonne voie de trouver des solutions adaptées avec le rail»

Georg Mäder s'entretient au siège de Swiss Krono, à Menznau, avec Nicolas Perrin sur la suppression de points de desserte dans le trafic par wagons complets. Tous deux pensent que le bois servant à la fabrication de panneaux stratifiés et agglomérés devrait continuer à être acheminé le plus souvent possible par rail.

Interview: Stefan Boss Photos: Daniel Winkler

M. Mäder, vous avez quitté début avril l'entreprise Sika pour rejoindre le groupe Swiss Krono, où vous êtes membre de la direction et responsable des ventes et du marketing. Votre première impression sur ce nouveau poste dans le secteur des matériaux en bois?

Georg Mäder: Très positive. Beaucoup de choses sont nouvelles pour moi, mais il y a aussi des points communs. Sika étant spécialiste de la chimie de construction, je travaillais déjà dans le secteur du bâtiment, destinataire des produits de Swiss Krono. Et bien que je m'occupe aujourd'hui de la vente de matériaux en bois au lieu de produits chimiques, les clients et les canaux de distribution sont très semblables. Depuis août, je suis en outre responsable du site suisse du groupe à Menznau et, par conséquent, de la production en Suisse. Je ne m'y attendais pas. Mais en tant qu'ingénieur chimiste de formation, j'ai l'habitude de ces processus industriels.

Êtes-vous particulièrement attaché au transport de marchandises par rail?

G. M.: Comme la plupart des Suisses, j'aime le train et les CFF. De plus, pour des raisons écologiques, je trouve qu'il est important de transporter un maximum de marchandises par rail. Je suis donc très favorable au transport ferroviaire. Mais bien sûr, le rapport prix-prestation compte aussi pour nous.

Et vous, M. Perrin, avez-vous un lien particulier avec la forêt ou le bois en tant que matériau?

Nicolas Perrin: J'aime avant tout les arbres vivants – j'adore, par exemple, faire mon jogging dans la forêt. Mais je suis aussi en contact avec le bois par le biais des transports: c'est l'une des principales marchandises transportées par rail. La forêt et l'usine sont en réalité deux lieux diamétralement opposés, au milieu desquels nous nous trouvons en tant qu'entreprise de transport. Nous acheminons à la fois des rondins pour des entreprises comme Swiss Krono, qui travaillent ensuite le bois pour le transformer, et des copeaux de bois.

Actuellement, CFF Cargo examine la moitié de ses 344 points de desserte du trafic par wagons complets afin de supprimer ceux qui ne sont pas rentables. M. Mäder, comprenez-vous cette décision?

G. M.: Sur le fond, oui. Nous sommes nous aussi une entreprise devant dégager des bénéfices. Avec la suppression de certaines subventions à compter de 2019, CFF Cargo devra miser sur l'efficacité, sous peine de risquer de bientôt disparaître. Or, il est vital pour nous que CFF Cargo se porte bien, même si nous ne perdons pas de vue nos besoins lors de ce processus.

Swiss Krono a été affectée par l'examen des points de desserte, notamment dans l'Oberland bernois et le Jura, et a dû adapter ses transports en conséquence. Comment avez-vous vécu cette situation?

G. M.: Swiss Krono avait déjà commencé à faire transporter une partie de son bois sur des trains complets, c'est-à-dire sur des trains ralliant directement notre usine à Menznau sans passer par

«Je suis très favorable au transport ferroviaire.»

Georg Mäder, Chief Sales and Marketing Officer,
Swiss Krono Group

les gares de triage. Du bois est toutefois chargé à presque chaque point de desserte. La suppression prévue de certains d'entre eux est donc un coup dur pour nous, mais nous sommes en bonne voie de trouver des solutions adaptées avec le rail. En Suisse, nous représentons environ quarante pour cent des volumes transportés par voie ferrée.

Acheminerez-vous à l'avenir tout votre bois par trains complets?

G. M.: À terme, cela devrait être possible. C'est, bien sûr, une question de distance et de prix. La suppression de points de desserte et le groupement de nos transports obligent les chargeurs de bois à faire plus de trajet, et nous devons les en dédommager. Si toute la quantité de bois actuellement acheminée par rail était chargée sur des trains complets, il en faudrait sept par semaine. Sur le tronçon entre Langenthal et Menznau, où se trouve notre principal site, un train complet ne peut pas comporter plus de





Depuis le site de Menznau, Swiss Krono exporte des matériaux en bois dans plus de 80 pays.

douze wagons. Le transport par trains complets faciliterait notre logistique interne, car nous pourrions organiser autrement nos processus.

M. Perrin, êtes-vous satisfait de la solution trouvée?

N. P.: C'est un bon exemple de la façon dont les choses devraient se passer: discuter ensemble pour améliorer la logistique de transport. J'espère toutefois que le regroupement des transports sera suivi d'une amélioration des équipements de transbordement: les concepts intégrés sont plus que jamais cruciaux pour garantir des transports plus efficaces et professionnels.

Peut-on transposer ce modèle à d'autres entreprises et à d'autres secteurs?

N. P.: Tout dépend de la possibilité de rassembler et de grouper des marchandises de façon à ce qu'elles puissent être transportées par rail. Pour les céréales ou l'élimination des déchets et le recyclage, qui sont souvent décentralisés, la problématique est la même, sachant que le groupement des transports peut aussi avoir lieu aux points de chargement du trafic par wagons complets, et pas seulement sur des trains complets. Nous n'avons en effet aucune intention de supprimer les points de desserte rentables affichant un trafic quotidien.

Cette suppression de certains points de desserte risque-t-elle de couper des régions entières du transport ferroviaire?

N. P.: Là où il y a beaucoup de bois, il y a généralement peu d'industrie. Il est donc parfois difficile de trouver des synergies. La concentration sur les besoins effectifs des clients et la flexibilité de chacun permet toutefois de trouver de nouvelles solutions. Mais j'ai aussi à cœur de stimuler notre croissance en construisant de nouvelles choses

dans des régions économiquement fortes avec des volumes stables. C'est la meilleure solution pour pouvoir proposer un réseau suisse.

M. Mäder, le groupe Swiss Krono est une entreprise d'envergure mondiale: quelle importance revêt le marché suisse pour lui?

G. M.: Bien que relativement petit, le marché suisse est essentiel pour l'ensemble du groupe. La holding attend de nous, en tant que «pays d'origine», un leadership marqué du marché et des produits de grande qualité. Le groupe nous demande en outre d'être le berceau d'innovations pouvant être

«Nous n'avons aucune intention de supprimer les points de desserte rentables.»

Nicolas Perrin,
CEO CFF Cargo SA

diffusées dans d'autres usines. Parallèlement au marché suisse, très important, nous exportons depuis le site de Menznau dans plus de 80 pays, contribuant ainsi à hauteur de 250 millions de francs environ au chiffre d'affaires total du groupe de 1,8 milliard.

M. Perrin, CFF Cargo réalise deux tiers de son chiffre d'affaires en Suisse. À l'étranger (SBB Cargo International), la conjoncture s'était améliorée en 2017. Cette tendance s'est-elle confirmée?

N. P.: Les courtes distances et la desserte des zones éloignées font de la Suisse un marché traditionnellement difficile. Et le niveau élevé du franc depuis 2015 n'a fait qu'accélérer la désindustrialisation. À l'étranger, SBB Cargo International a

maîtrisé des défis tels que l'intensification de la concurrence. Mais cette filiale rencontre cette année des défis majeurs et voit son chiffre d'affaires baisser en raison des nombreux chantiers sur l'axe nord-sud et de la forte pénurie de mécaniciens en Allemagne.

CFF Cargo mise beaucoup sur la numérisation. Il est par exemple possible de faire le check-in des wagons sur le quai à l'aide de son téléphone portable et de suivre leur statut d'envoi via une appli. Quels sont les avantages de ces nouveautés pour Swiss Krono?

G. M.: Nous avons pu participer au projet lors de la phase pilote. Le check-in du wagon sur le quai nous est très utile car nos chargeurs sont souvent des entrepreneurs individuels ne disposant pas d'une grosse infrastructure. En revanche, comme nos marchandises ne sont pas périssables, nous n'avons pas besoin de savoir où elles se trouvent pendant le transport.

Mise-t-on aussi sur la numérisation chez Swiss Krono?

G. M.: Bien sûr! Il n'y a pas une seule entreprise qui ne soit pas confrontée à cette question. Pour nous, c'est l'opportunité d'automatiser davantage la production et d'accroître la valeur ajoutée. Je pense qu'à l'avenir, la production en général pourrait être relocalisée en Suisse. Concrètement, nous travaillons au sein de notre groupe à faire évoluer le logiciel de gestion de la planification et des ressources. Cela nous aidera pour les prochaines étapes de la numérisation, bien que nous ignorions encore où nous mènera exactement le numérique.

Après quelques retards, CFF Cargo a mis en place un nouveau logiciel de planification du personnel et des mécaniciens (CAROS). Présente-t-il des avantages aussi pour les clients?

N. P.: Nous sommes en pleine phase de lancement de CAROS et faisons tout notre possible pour que les clients n'en remarquent rien. C'est un défi de taille que nous ne pouvons relever qu'avec beaucoup d'engagement de la part des collaborateurs. Il est toujours difficile de changer les systèmes informatiques au centre de la production. Le nouveau logiciel est une application standard qui n'a pas été spécialement développée pour nous. Lors du remplacement du logiciel de comptabilité CIS, nous opterons également pour une application standard, dans l'optique de relier à l'avenir directement notre monde informatique avec celui des clients.



Les interlocuteurs

Georg Mäder, 53 ans, occupe depuis avril 2018 le poste de Chief Sales and Marketing Officer (CSMO) au sein de la direction du groupe Swiss Krono, et depuis août 2018 la fonction de responsable par intérim du site de Swiss Krono à Menznau LU, maison mère du groupe. Avant cela, cet ingénieur chimiste EPF a exercé diverses fonctions pour l'entreprise de chimie de spécialités Sika.

Fabricant de matériaux en bois tels que des stratifiés, des panneaux agglomérés et des panneaux de particules, le groupe Swiss Krono possède dix usines dans huit pays (dont la Russie et, depuis peu, les États-Unis). Cette entreprise familiale dénommée Kronospan jusqu'en 2016 a réalisé au cours de l'exercice 2016/2017 un chiffre d'affaires de 1,8 milliard de francs.

Nicolas Perrin, 59 ans, dirige CFF Cargo depuis 2007. Membre de la Direction du groupe CFF, il préside le conseil d'administration de la filiale SBB Cargo International. En 2017, CFF Cargo a réalisé un chiffre d'affaires de 838 millions de francs. Ingénieur civil diplômé de l'EPF, M. Perrin travaille aux CFF depuis 1987 et a participé au concept Rail 2000 en tant que responsable suppléant.



L'interview complète de Georg Mäder et Nicolas Perrin est disponible sur le blog: tiny.cc/swiss-krono-f

L'attelage en un tour de main

Déjà utilisés depuis longtemps dans le trafic voyageurs, les attelages automatiques sont de plus en plus présents dans le trafic marchandises. À la clé: un gain de temps, un travail moins physique et plus de sécurité. L'attelage se fait par le lent rapprochement des wagons, le dételage à l'aide d'une poignée extérieure.

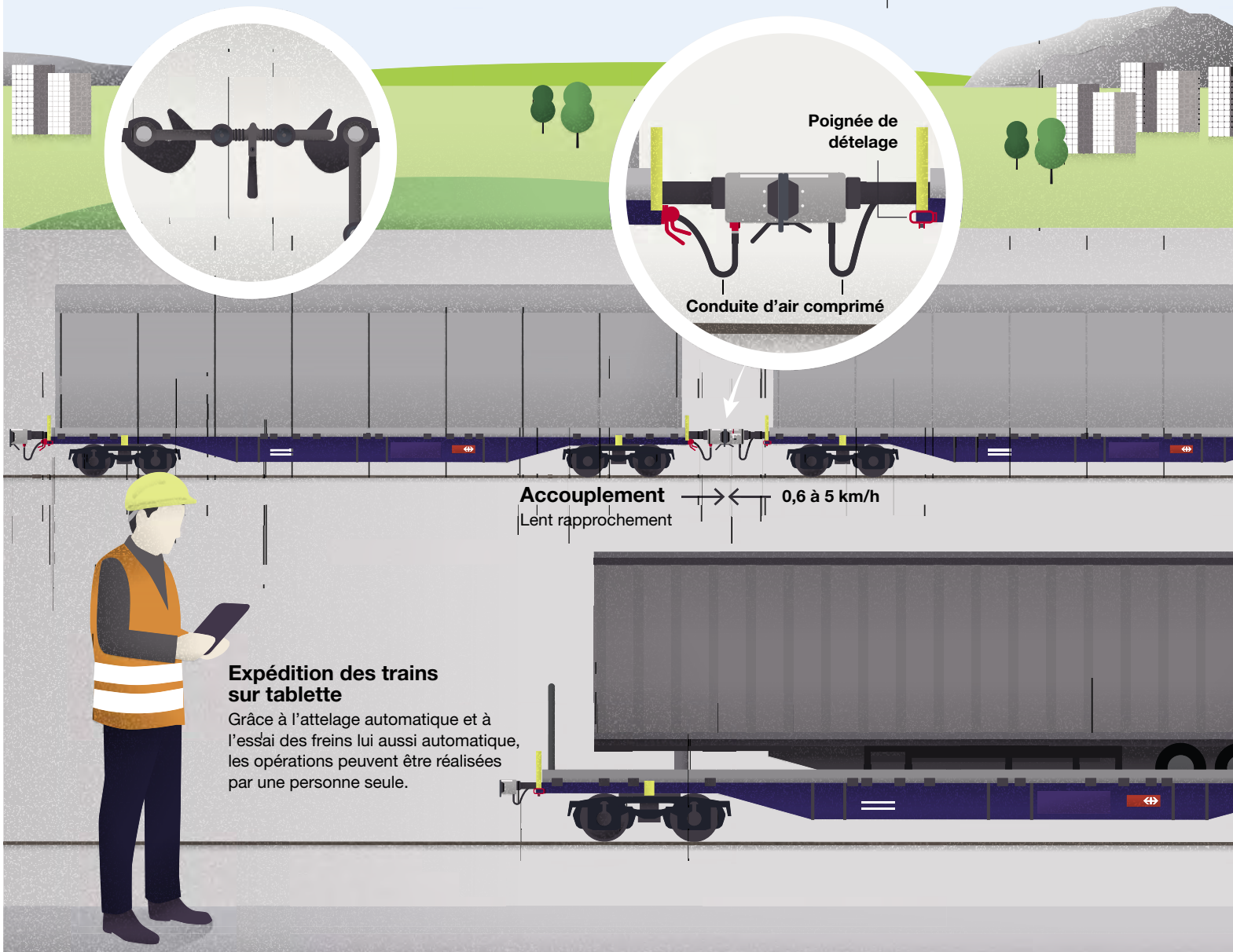
Texte: Alexander Jacobi | Infographie: Pia Bublies

Attelage à vis

Les wagons classiques sont reliés entre eux par un attelage à vis. L'attelage, le dételage et le raccordement de la conduite d'air comprimé s'effectuent manuellement. C'est un travail long et pénible.

Attelage automatique

Pour améliorer l'efficacité, CFF Cargo teste les attelages automatiques, des dispositifs purement mécaniques (sans composants électriques). Lors de l'attelage, les conduites d'air comprimé des freins des wagons sont aussi raccordées. L'attelage s'effectue via le rapprochement des wagons, le dételage par l'actionnement manuel d'un câble.



Expédition des trains sur tablette

Grâce à l'attelage automatique et à l'essai des freins lui aussi automatique, les opérations peuvent être réalisées par une personne seule.

Essai pilote dans le trafic combiné

Essai de l'attelage hybride dans la gare de triage de Bâle sur tous les types de véhicules



Août

Sep.

Oct.
2018

Nov.

Déc.

Jan.

2019

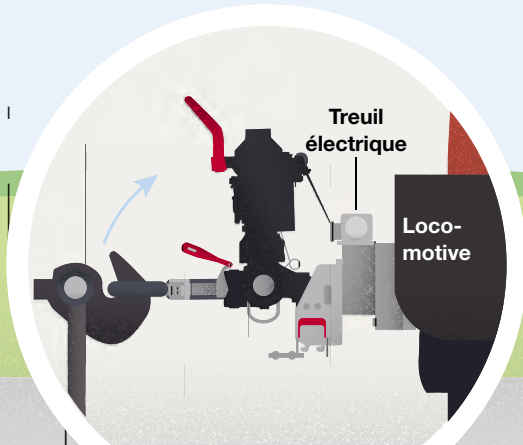
105 wagons équipés d'un attelage automatique

12 locomotives de ligne Re 420 et 10 locomotives de manœuvre Am 843 équipées d'attelages hybrides

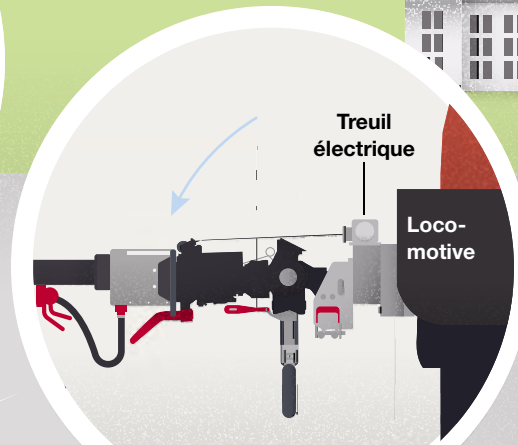
Début de l'essai pilote avec attelage et essai des freins automatiques dans cinq terminaux de trafic combiné (via la plateforme de Dottikon)

Attelage hybride

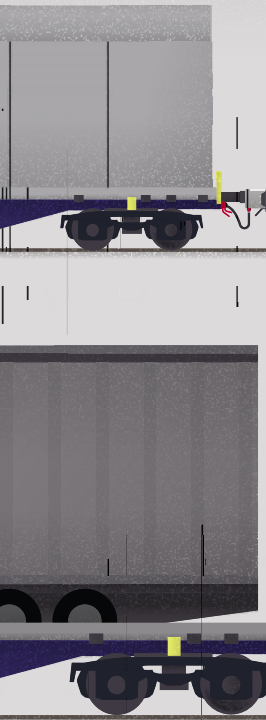
Les locomotives sont équipées d'un attelage hybride qui associe un attelage automatique et un attelage à vis. Des wagons dotés des deux types d'attelage peuvent ainsi être accrochés à la locomotive. Sur l'attelage hybride, un treuil électrique permet de rabattre l'attelage automatique vers le haut pour pouvoir utiliser l'attelage à vis.



Position attelage à vis
Attelage automatique relevé



Position attelage automatique
Attelage automatique abaissé





Le montage du nouvel attelage hybride par deux collaborateurs des ateliers, vu de l'intérieur de la locomotive.

Attelage hybride, attelage rapide

Processus plus rapides, conditions de travail plus attractives et avantage concurrentiel vis-à-vis du trafic routier: voilà tout ce que CFF Cargo attend des nouveaux attelages hybrides. Aux ateliers de Bellinzone, douze locomotives de ligne en ont déjà été équipées.

Texte: Robert Wildi Photos: Claudio Bader

L'un des quatre ateliers industriels CFF se trouve à Bellinzone, en plein centre-ville. Au total, ce sont pas loin de 400 ouvriers, ingénieurs, mécaniciens, serruriers, peintres et employés de bureau qui vaquent ici à leurs occupations quotidiennes. Dans le cadre de notre visite, nous venons d'entrer dans la halle de laquage, où des locomotives et des wagons défraîchis trouvent une seconde jeunesse. En cette belle matinée de l'été indien, l'atmosphère est à la fois active et détendue. Vêtus de gilets de sécurité orange, les hommes et les quelques femmes présentes se concentrent sur leurs tâches. À Bellinzone, on s'occupe essentiellement de la «maintenance lourde» du matériel roulant de CFF Cargo. Même traitement pour les locomotives et les wagons: tout ce qui roule sur rails vient régulièrement ici au bout de quelques années pour être intégralement démonté, révisé, réparé, et en repart prêt à servir encore pendant de nombreuses années.

Au quatrième trimestre 2018, douze locomotives de ligne Re 420 des années 1970 passent à une fréquence étonnante par les ateliers tessinois. Un traitement particulièrement intensif leur est réservé: leurs vieux attelages sont remplacés par des attelages hybrides modernes. Grâce à eux, elles pourront recevoir aussi bien des wagons à attelage automatique que des wagons équipés des anciens attelages à vis. La transformation de la première locomotive a commencé en juillet 2018. Pour chaque machine, deux ouvriers travaillent à plein temps pendant deux à trois semaines: perçage, soudure, montage et peinture sont à l'ordre du jour.

De nouveaux attelages pour les vieilles locomotives

Les nouveaux attelages hybrides ont été commandés par CFF Cargo en décembre 2017 au fabricant allemand Voith GmbH. L'achat et le montage sur les douze locomotives coûteront au total près de 2 millions de francs. Cela dit, cette dépense initiale élevée, en argent et en temps, qui permettra à l'avenir d'atteler les wagons automatiquement et non plus à la main, est plus une nécessité qu'un caprice. «La concurrence de la route ne cesse de s'intensifier», explique Fabio Lo Piccolo, qui nous accom-

pagne pendant notre visite. Ce collaborateur qui travaille dans l'unité Asset Management et Transformation de CFF Cargo est fortement impliqué dans le projet pilote d'automatisation du trafic combiné, qui démarrera officiellement en février 2019. Il nous résume en quelques mots clés cette pression concurrentielle venue du trafic routier: électromobilité, véhicules autonomes, et toujours plus de chauffeurs de poids lourds à bas coûts salariaux venus des pays de l'Est de l'UE.

Impossible pour le rail de ne pas réagir, Fabio Lo Piccolo en est convaincu. Pour CFF Cargo, le recours à des technologies modernes peut ouvrir de nouveaux axes permettant des gains de productivité. Concrètement, ce projet pilote consiste à tester des

—————>

Aux États-Unis et en Russie, l'attelage est déjà automatique

En matière d'attelage automatique de trains de marchandises, l'Europe fait figure de tiers-monde. La coexistence de nombreux pays et donc de dizaines de chemins de fer publics différents l'a empêchée jusqu'à présent – malgré plusieurs tentatives – de s'entendre sur un standard commun et sur un plan de migration. Avec les tests qui vont démarrer en vue d'une utilisation opérationnelle, CFF Cargo fait office de pionnière. Aux États-Unis et en Russie en revanche, il y a déjà bien longtemps que l'attelage des trains de marchan-

dises est automatisé. Pourtant, dans un cas comme dans l'autre, ce n'est pas pour des questions d'efficacité opérationnelle ni d'efficacité des coûts qu'on a adopté ce système, mais surtout pour des raisons de sécurité (aux États-Unis) et d'utilisation prépondérante de trains longs et lourds (en Russie). Difficile de comparer ces situations avec le trafic par wagons isolés tel que la Suisse le connaît. De ce fait, il n'est pas possible de tenir compte de l'expérience américaine ou russe dans le projet pilote d'automatisation de CFF Cargo.

Coût de l'achat
et de l'installation
pour CFF Cargo:
2 millions de francs.



L'une des douze
élues: cette loco-
motive Re 420 est
équipée d'un atte-
lage hybride.



Avant le montage,
on commence
par poncer la surface
de la locomotive.

Une seule personne à la manœuvre

L'attelage automatique et l'essai des freins automatiques sont deux innovations centrales dans l'instauration de la manœuvre à une seule personne. De celle-ci, on attend non seulement un gain de temps considérable, mais aussi une solution aux problèmes de recrutement d'employés de manœuvre de CFF Cargo, puisque le métier, moins éprouvant physiquement, devrait devenir plus attractif.

C'est presque terminé: il n'y a plus qu'à visser solidement le nouvel attelage. À droite: Fabio Lo Piccolo, collaborateur Asset Management et Transformation chez CFF Cargo.



innovations sur le matériel roulant et à simplifier les processus opérationnels afin d'accroître la qualité du transport et les performances. «Nous nous concentrons plus particulièrement sur l'attelage automatique, l'essai des freins automatique et la locomotive de manœuvre semi-autonome», récapitule Fabio Lo Piccolo.

Plus de confort pour les clients comme pour les collaborateurs

Mais la mise en place de nouveaux éléments technologiques sur du matériel roulant vieux de près d'un demi-siècle est tout sauf simple. Notre guide nous explique que les locomotives Re 420 de CFF Cargo ne sont pas vraiment construites pour absorber par le milieu de l'avant du véhicule (plutôt que par les tampons) les importantes forces de poussée auxquelles elles devront pourtant résister lors des manœuvres, une fois que les attelages hybrides auront été installés. «À lui seul, ce problème a occupé nos meilleurs ingénieurs pendant un bon moment, et certains cerveaux ont dû se mettre à fumer pour trouver les divers ajustements nécessaires», raconte Fabio Lo Piccolo.

Mais ces préparatifs intenses devraient être payants. À l'avenir, l'expédition d'un train de marchandises devrait pouvoir être faite par une seule personne. D'où des économies de coûts de personnel, mais aussi de temps. «La préparation des trains devrait être nettement plus rapide», assure Fabio Lo Piccolo.

CFF Cargo réfléchit aussi en tant qu'employeur. «Depuis des années, les métiers d'employé de manœuvre ou de mécanicien de locomotive n'attirent plus, et nous voulons contrer cela grâce à l'automatisation», dit notre guide. Grâce à l'attelage automatique, plus besoin de lever manuellement le lourd dispositif d'attelage, ce qui évite à long terme les problèmes de santé. Durant l'opération de l'attelage, le mécanicien de locomotive pourra même rester dans sa cabine.

Un nouvel élan concurrentiel

Pour les clients aussi, cette innovation facilitera le quotidien. La mise à disposition plus rapide du matériel roulant pourrait permettre à CFF Cargo de proposer aux clients des liaisons supplémentaires, ou même d'en ouvrir de nouvelles.

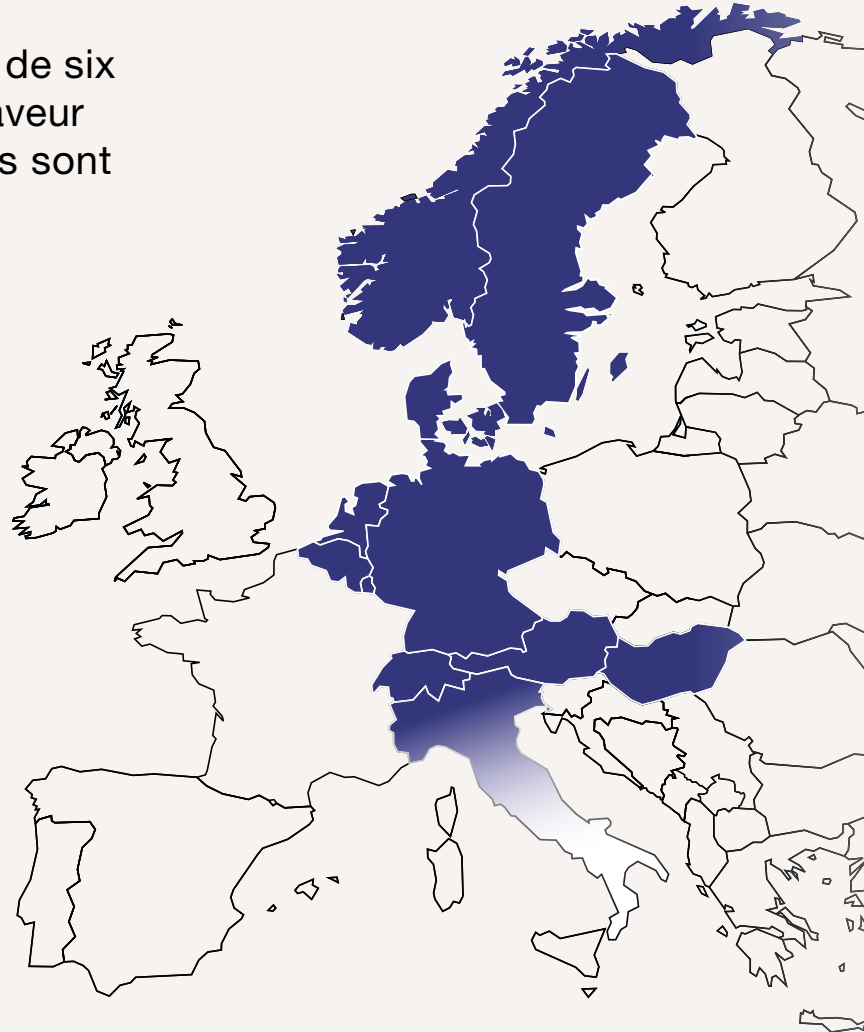
Collaborateurs en bonne santé, clients satisfaits: l'automatisation et la transformation numérique peuvent fournir au fret ferroviaire de nouveaux instruments pour mieux aborder la compétition qui l'oppose à la route. Début 2019, cinq terminaux et locomotives seront équipés de l'attelage automatique et de l'essai des freins automatique, et prêts pour les premières courses d'essai. Fabio Lo Piccolo conclut: «Mi-2019, nous ferons un premier bilan de ces expériences et nous déciderons de la suite des événements.» À Bellinzona, il reste beaucoup à faire. Mais en tant que visiteur, on sent qu'ici toute l'énergie nécessaire est déployée.



Un fret ferroviaire sans interruption en Europe

Xrail est une alliance européenne de six opérateurs de fret ferroviaire en faveur du trafic par wagons isolés. Quels sont les atouts de cette coopération?

Texte: Alexander Jacobi



i

Qu'est-ce que Xrail?

Xrail est une alliance de production réunissant six entreprises européennes de fret ferroviaire:

- CFF Cargo (Suisse)
- Lineas (Belgique)
- CFL cargo (Luxembourg)
- DB Cargo (Allemagne, Danemark, Pays-Bas, Italie du Nord)
- Rail Cargo Group (Autriche, Hongrie, Italie du Nord-Est)
- Green Cargo (Suède, Norvège)

▶

Comment est née Xrail?

L'idée de Xrail a été lancée à Paris en 2007 à l'initiative de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

L'alliance et sa société de services ont ensuite été fondées début 2010 avec un siège basé à Bruxelles. Le but de Xrail est de renforcer la convivialité pour les clients, l'efficacité et la compétitivité du trafic par wagons isolés en Europe.

+

Qu'apporte Xrail aux clients?

Xrail permet aux clients du trafic par wagons isolés en Europe de bénéficier des avantages suivants:

- **Prévisibilité:** les membres de l'alliance indiquent à leurs clients l'heure d'arrivée prévue (Estimated Time of Arrival, ETA) dès la réservation du transport.
- **Fiabilité:** les envois en trafic international par wagons isolés doivent toujours être effectués de façon à respecter l'heure d'arrivée prévue.
- **Transparence:** les partenaires de l'alliance Xrail fournissent des informations au client avant, pendant et après le transport.



Comment les systèmes de réservation sont-ils reliés?

- **Phase 1:** Les systèmes de réservation de CFF Cargo, Lineas, CFL cargo et Rail Cargo Group sont mis en réseau par une plateforme informatique appelée «broker». Les travaux menés par l'organisation de projet seront transmis début 2019 à l'organisation hiérarchique.
- **Phase 2:** DB Cargo Allemagne doit être intégrée à son tour. Un essai pilote sera lancé début 2019, pour une exploitation opérationnelle prévue à partir de 2021.



Quelles sont les difficultés?

- Forte concurrence du transport par camions, plus économique
- Contraintes réglementaires plus strictes pour le rail que pour la route
- Concurrence accrue dans le ferroviaire du fait du trafic combiné et du trafic par trains complets
- Disponibilité restreinte de l'infrastructure en raison de la priorité donnée au trafic voyageurs, aux travaux, etc.



Quelle est l'utilisation de Xrail?

Exemple de flux de marchandises circulant actuellement via Xrail:

- Biens de consommation courante comme du café, de l'eau minérale et des articles de papeterie
- Bois, céréales et matériaux destinés au recyclage (p. ex. ferraille et verre) depuis et vers l'Autriche
- Trafic combiné depuis et vers les ports belges et le Luxembourg



Qui dirige Xrail?

Xrail SA, sise à Bâle, est la société de services de l'alliance. L'équipe de Xrail est composée de quatorze collaborateurs ainsi que d'experts externes venant de toute l'Europe:

- **Sassan Rabet**
Chief Executive Officer
- **Markus Lund**
Chief Information Officer
- **Andreas Lipka**
Chief Operating Officer

En savoir plus:
xrail.eu



Des idées intelligentes pour la ville de demain

La gare de marchandises de Bâle Wolf est appelée à devenir le site le plus intelligent de Suisse dès 2024. Mais cette zone d'entrepôts donne déjà une idée du futur: les solutions logistiques de demain y sont développées au sein du «Smart City Lab». Deux sociétés ont déjà pris leurs quartiers.

Texte: Katharina Rilling Photos: Markus Senn

L'ancienne gare de marchandises, bruyante et poussiéreuse, riche d'une tradition vieille de plus de cent ans, avec ses immenses halles, ses bureaux logistiques, son terminal de trafic combiné, tous ces camions en plein air... ce lieu inhospitalier, vestige d'un temps passé, est censé devenir un site tourné vers l'avenir, intelligent et même un lieu de résidence. À Bâle, la mise en œuvre de ce projet visionnaire et gigantesque va actuellement bon train. Le site de transbordement de Wolf, situé entre le stade Saint-Jacques et la sortie d'autoroute Basel City, est appelé à devenir dès 2024 le site le plus intelligent de Suisse.

Une idée concrète de ce à quoi il ressemblera? Les contours se précisent lentement. Une chose est sûre: le virage numérique doit permettre de relier les infrastructures et de rendre les processus urbains plus efficaces. Il faut consommer moins de ressources en dépit de la hausse de population et augmenter la qualité de vie. «Les premiers pas ont été faits. Les CFF, propriétaires du site, et le canton de Bâle-Ville ont signé en avril 2018 un accord de planification pour le projet», annonce Anja Riedle, chargée de transformer cette vision en réalité: c'est elle qui est responsable du programme «Smart City» à l'échelle des CFF.

Un laboratoire pour la logistique du futur

Anja Riedle n'a pas la tâche facile. Mais elle a déjà entamé, avec son équipe et en collaboration avec le canton de Bâle-Ville, la deuxième étape sur la voie de la «ville intelligente»: une sorte de laboratoire est mis en place sur le site, le «Smart City Lab». «Il s'agit d'une affectation provisoire destinée à engager la phase d'aménagement urbain», explique notre interlocutrice. Des entreprises peuvent y louer temporairement des surfaces et des locaux libres. Elles ont pour mission de développer des solutions concrètes pour le quartier du futur; pas seulement à Bâle, mais dans

toute la Suisse. «Notre ambition est de regrouper des entreprises innovantes au sein du Lab pour faire émerger les technologies les plus diverses au service de la future Smart City.»

Deux sociétés, une entreprise de technologie et de logistique et une

«À l'avenir, Bâle Wolf va consolider sa place de site logistique.»

Stefan Gerber, conseiller Stratégie et chef de projet chez CFF Cargo

start-up de service de coursiers à vélo, y ont déjà pris leurs quartiers (voir encadrés pages 26 et 27). Et sur le bureau d'Anja Riedle, une soixantaine de dossiers sont en attente. Le Smart City

Ces locaux sont destinés à devenir des lieux d'inspiration pour les entreprises innovantes.



Lab travaillera sur des thèmes aussi variés que les infrastructures, l'électromobilité, le jardinage urbain ou les énergies. Il n'y a pratiquement aucune limite à l'imagination. «Mais actuellement, l'accent est mis clairement sur la mobilité et la logistique», explique la cheffe de projet.

Des logisticiens sceptiques

Toutefois, le projet de développement de Bâle Wolf se heurte au scepticisme du secteur logistique. La crainte est de voir l'usage industriel reculer. Et en effet, sur les 160 000 mètres carrés de superficie, moins de la moitié est réservée à la logistique.

Les doutes sont pris en compte: la participation est la règle, les différentes parties prenantes et les anciens locataires ont été impliqués dès le début. Stefan Gerber, conseiller Stratégie



Passé et avenir: l'ancienne gare de marchandises se transforme, les premiers locataires sont là. Les coursiers à vélo de la société innovante Rikscha Taxi Schweiz AG effectuent aujourd'hui déjà leurs livraisons depuis le Smart City Lab.

et chef de projet chez CFF Cargo, en est convaincu: «À l'avenir, Bâle Wolf va encore consolider sa place de site logistique. Car le Smart City Lab se concentre largement sur la logistique et les futures exigences dans ce domaine.» Le fait de tester des concepts d'approvisionnement et d'élimination des déchets en milieu urbain permet au secteur d'acquérir un savoir-faire et lui donne de la visibilité. «Idéalement desservi par le réseau ferroviaire et routier, le Lab bénéficie de conditions optimales pour ces tests. Il est d'ores et déjà évident que les clients apprécient la démarche.»

Et sa collègue Anja Riedle d'ajouter: «Transformer d'anciens sites industriels en lieux à usage mixte est toujours délicat. Mais l'implantation d'activités industrielles se fait plus efficacement aujourd'hui.» De plus, le site de Wolf était sous-exploité en termes d'activité ferroviaire. Anja Riedle précise aussi qu'une partie des activités logistiques sera transférée: «Un nouveau terminal de transbordement est en cours de création sur les ports rhénans, le Gateway Basel Nord. C'est là que le trafic international de conteneurs sera transféré.»

Il est certain – Anja Riedle et Stefan Gerber s'accordent sur ce point –

que les clients de CFF Cargo bénéficieront à terme de nouveaux processus encore plus efficaces pour transporter leurs marchandises dans les grandes agglomérations de Suisse grâce à ce que l'on appelle la «logistique urbaine».

Et maintenant? Une prochaine étape consistera à rattacher la distribution en détail à l'échelle urbaine à l'approvisionnement par voie ferroviaire et à tester de nouvelles technologies de transbordement. Il sera essentiel pour cela que logisticiens et entreprises technologiques se rencontrent. «C'est là que le Smart City Lab entre en jeu», s'enthousiasme Stefan Gerber. «Plusieurs sociétés développeront et testeront ensemble de nouvelles idées. De tels concepts serviront de base à la mise en place de processus logistiques plus efficaces malgré des infrastructures surchargées. Car ce n'est qu'ensemble que nous pourrons relever les défis du futur.»

notime AG: «L'idée nous séduit.»

«Nous espérons qu'une véritable plateforme logistique verra le jour ici et l'idée nous séduit», dit Berko Sierau, Head of Research chez notime AG. Cette jeune société de technologie et de logistique, l'une des premières locataires du Smart City Lab, exploite une plateforme informatique de logistique urbaine intelligente, numérique et écologique. Depuis le site de Wolf, notime assure une distribution logistique plus intelligente à Bâle à l'aide de vélos cargos. La plateforme permet aux commerçants en ligne d'automatiser l'ensemble de la planification des processus, de la commande dans la boutique en ligne à la livraison. notime va chercher la marchandise chez le commerçant, la transporte, en partenariat avec les CFF, en train jusqu'en ville, où des coursiers à vélo se chargent de la distribution.

Rikscha Taxi: «Nous voulons révolutionner la logistique urbaine.»

Des transports de marchandises en cyclo-pousse électrique? Un jeu d'enfant pour Rikscha Taxi Schweiz AG. La start-up transporte, à l'aide d'un système de conteneurs modulaire standardisé et de cyclo-pousses cargos spécialement conçus (volume de charge: 1,8 m³), 270 kilos maximum de marchandises. Les marchandises acheminées par la clientèle commerciale en train ou en camion sont transbordées, avec les conteneurs, sur les cyclo-pousses électriques dans des plateformes urbaines gérées par Rikscha Taxi, pour une livraison écologique et rapide en centre-ville. Ce transbordement s'effectue désormais aussi dans le Smart City Lab. «Bâle est pour nous un site modèle», affirme le gérant Pascal Nydegger. «Avec les autres sociétés du Lab, nous souhaitons faire progresser la ville de Bâle dans le domaine de la logistique urbaine.» Sa vision: «Nous voulons révolutionner la logistique urbaine dans les villes suisses dans les prochaines années.»

L'avis de l'expert



Anja Riedle est responsable du programme «Smart City» à l'échelle des CFF.

«Nous ne devons pas nous reposer sur notre qualité de vie»

Le site de Bâle Wolf est appelé à devenir le site le plus intelligent de Suisse. Comment a-t-il été choisi?

Le site est immense (160 000 m²), découpé en «quartiers» et proche de la ville. En faire un quartier intelligent est pour nous une chance unique.

Pourquoi la gare de marchandises a-t-elle autant de surfaces libres à proposer?

Les activités logistiques vont être en partie transférées sur un nouveau site logistique, le Gateway Basel Nord. C'est là que le trafic international de conteneurs sera transféré, le trafic national restant à Wolf, où 60 000 mètres carrés sont réservés à un usage logistique. Il est passionnant de faire cohabiter une gare de marchandises et un quartier résidentiel.

Aimeriez-vous vivre à côté d'une gare de marchandises?

Je n'aurais aucun problème à vivre sur le site de Wolf! Il est idéalement situé. Et puis il n'est pas question d'habiter directement sur les voies: les espaces seront séparés en fonction des

usages, par une «plateforme mobilité» par exemple, une sorte de gare 2.0.

Vous observez des Smart City Labs dans le monde entier. Où en est la Suisse en comparaison internationale?

Les Suisses bénéficient d'une très grande qualité de vie. Il est donc plus difficile de faire comprendre l'urgence à agir ici que dans des pays où il est impératif que les villes gagnent en efficacité et la nécessité rend inventif. Mais le sujet prend peu à peu de l'ampleur en Suisse et bénéficie de l'attention nécessaire à tous les échelons politiques. Une plateforme d'échange a par ailleurs été créée avec le nouveau Smart City Hub Switzerland.

Avons-nous vraiment besoin de villes intelligentes?

Nous ne devons pas nous reposer sur notre qualité de vie actuelle. Chez nous aussi, les villes font face aux défis de la hausse de population et de l'urbanisation. Avec ses centres-villes historiques, un espace réduit et des normes de protection des monuments, l'Europe n'a pas la tâche facile. Comment densifier une ville sans nuire à sa physionomie et à la qualité de vie qu'elle propose? Il y a des bâtiments protégés, y compris sur le site de Wolf. Nous travaillons sur ces questions.

L'homme qui aime les défis

Assembler un puzzle très complexe en un rien de temps: l'image résume bien le travail des planificateurs à court terme.

Dirk Anders est l'un d'entre eux. Ce collaborateur de longue date de CFF Cargo s'occupe actuellement surtout du passage au nouveau logiciel de planification CAROS.

Texte: Michelle Russi Photos: Samuel Trümpy

Doté d'un bon esprit de synthèse, d'une grande résistance au stress et d'une excellente mémoire, Dirk Anders (41 ans) est spécialiste de la planification du personnel et des locs chez CFF Cargo. Son domaine: la planification à court terme, où les décisions rapides sont de mise. En cas de panne d'un train ou de toute autre modification imprévue de la planification, il veille à ce que l'exploitation se poursuive de la manière la plus fluide possible. Cette tâche consiste pour l'essentiel à réunir au bon endroit et au bon moment les trains, les locomotives et les mécaniciens, puis à les affecter aux lignes adéquates. Comme leur nom l'indique, les planificateurs à court terme n'ont jamais beaucoup de temps pour trouver la solution optimale et économe en ressources. Ils doivent garder une vue d'ensemble et travailler de façon structurée. Dirk Anders avoue pourtant: «Le travail structuré n'est pas forcément dans ma nature.» Mais au cours des dix-huit années passées chez CFF Cargo, il a fini par s'approprier cette méthode, en compensant parfois par sa «bonne mémoire».

Une longue transition

Actuellement, les capacités de Dirk Anders et surtout son savoir-faire d'ancien mécanicien de loc sont plus utiles que

jamais: depuis début septembre 2018, l'ensemble de la planification des locs de CFF Cargo se fait sur le nouveau logiciel CAROS. Ce dernier réunit les deux systèmes en vigueur jusque-là, PIPER (planification du personnel) et CERES (planification des locs), en vue de simplifier les processus de planification des affectations. En tant que «Key User», Dirk Anders joue un rôle central de point de contact pour toutes les questions des collaborateurs concernant le nouveau logiciel.

Il comprend bien les réserves de certains utilisateurs envers CAROS. Lui-même n'est pas encore complètement satisfait du logiciel, notamment de sa clarté. Et la planification est même, pour l'instant, un peu plus longue qu'avant. Il précise cependant: «Nous manquons clairement d'expérience avec CAROS. Nous devons d'abord nous habituer à son fonctionnement.» Avant, des solutions toutes prêtes étaient disponibles en cas de difficulté. Les planificateurs doivent maintenant les trouver eux-mêmes. Dirk Anders voit cela comme un défi: il aime les cas «difficiles», qui font appel à la créativité.

Pas de risque de sécurité

Pourquoi au juste ce nouveau logiciel a-t-il été mis en place par CFF Cargo?

Dirk Anders rassure tout de suite: «En aucun cas suite à un éventuel risque de sécurité. Il peut toujours arriver qu'un train se voie affecter la mauvaise loc.» PIPER et CERES ne seraient en fait pas compatibles avec certains futurs systèmes. Et CAROS dispose en outre d'une fonction appelée «optimisateur», chargée de trouver automatiquement la solution optimale. De quoi rendre superflu le travail des planificateurs? Dirk Anders répond en riant: «L'optimisateur doit d'abord prouver qu'il peut en faire autant qu'un être humain.» Pour lui, le logiciel intelligent n'est pas encore totalement fiable à l'heure actuelle et doit plutôt être vu, y compris à long terme, comme un moyen d'alléger le travail des planificateurs. La topographie de la Suisse représente par exemple un challenge pour l'intelligence artificielle: chaque tronçon possède des particularités à prendre en compte lors de la planification. «Les connaissances géographiques sont essentielles, et c'est précisément ce qu'apportent les planificateurs», explique Dirk Anders. Le passage à CAROS ne devrait entraîner aucun désagrément pour les clients de CFF Cargo. Dirk Anders résume: «Notre but est qu'ils ne remarquent rien du changement.»



Portrait

Dirk Anders, 41 ans, est entré chez CFF Cargo en 2000 en qualité de mécanicien de loc. Après plusieurs années comme réparateur du personnel des locs, il travaille depuis cinq ans dans la planification à court terme. Il encadre actuellement le passage au nouveau logiciel de planification CAROS en tant que «Key User». Dirk Anders vit avec sa famille dans la commune allemande d'Eimeldingen, près de Bâle.

«Transport combiné. Succès assuré.»

CFF Cargo fait sa promotion sur deux véhicules de la société Sieber Logistik AG. Le slogan «Transport combiné. Succès assuré.» s'étale ainsi sur les nouveaux semi-remorques circulant principalement sur l'axe est-ouest. Les camions arrivent le soir au terminal de Gossau SG et CFF Cargo effectue le transbordement sur ses wagons. Les marchandises peuvent donc rouler de nuit, de manière écologique et sans embouteillages, à destination de Renens ou Genève. Sieber reprend ensuite la main avec ses camions pour la dernière portion jusqu'au client.



Exposons-nous!

Le prochain salon spécialisé «transport logistic» se déroulera à Munich du 4 au 7 juin 2019. CFF Cargo participera de nouveau à cet événement international majeur dans le secteur de la logistique, de la mobilité, de l'informatique et de la gestion des chaînes d'approvisionnement.

transport
logistic

the leading exhibition



En savoir plus:
transportlogistic.de

Le transport dans le Jura

En collaboration avec ses clients, les cantons du Jura et de Neuchâtel et les Chemins de fer du Jura, CFF Cargo a élaboré la future offre de trafic par wagons complets pour le Jura. Celle-ci permet de maintenir 80 pour cent du volume de trafic sur le rail. Dès le 9 décembre 2018, une offre régulière de trafic par wagons systématique sera proposée à

Delémont et une solution client avec une offre bihebdomadaire sera mise en place à Glovelier. Avec la flexibilisation et la rationalisation du réseau de desserte, CFF Cargo propose une offre autofinancée et respecte ainsi le mandat de la Confédération. Le fret ferroviaire doit de nouveau gagner en efficacité, afin de rester compétitif sur le marché.



Recherche de partenaires pour CFF Cargo

Les CFF souhaitent trouver des partenaires pour une prise de participation minoritaire de 10 à 49 pour cent dans CFF Cargo SA, en vue de renforcer l'orientation entrepreneuriale de la société du groupe. Les acteurs intéressés avaient jusqu'en octobre pour se manifester. Les négociations commenceront au premier trimestre 2019 et devraient durer jusqu'à fin 2019.



Plus d'informations sur le blog:
tiny.cc/partenairecfcargo

12 000 t

Quelques mois après l'inauguration d'un centre d'élimination en plein cœur de Zurich, CFF Cargo vient de remporter une commande prestigieuse d'ERZ Entsorgung + Recycling Zürich: la prise en charge et l'acheminement pour le recyclage, à partir de 2019, des 12 000 tonnes annuelles de verre usagé de la ville de Zurich.

Lisa



Clara, Marie-Theres et Trudi sont les noms de trois turbines Pelton de la centrale électrique CFF d'Amsteg. L'appareil ci-dessus porte également un prénom féminin: Lisa. Il s'agit en réalité d'un acronyme pour «Light and Integrated Shunting Accessory». Ce terminal mobile numérique destiné à la communication de la manœuvre remplace progressivement les appareils radio analogiques SE-160.

Lisa résiste aux chocs, est imperméable et peut être utilisé avec des gants. Le personnel de la manœuvre s'en sert par exemple pour la commande sans fil des aiguillages ou la demande de sillons.



SBB CFF FFS Cargo

Maîtriser le
chemin de fer –
façonner l'avenir.

www.sbbcargo.com

