

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

2 | 12



Transparentes... 4
...les prestations de SBB Cargo avec FITS.

Epurée... 6
...SBB Cargo International selon Michael Stahlhut.

Esthétique... 8
...et à la pointe de la technique, la nouvelle Eem 923.

Axé sur le futur... 12
...le grand projet du terminal Bâle Nord.



Image du blog.

Shadowman83 est collaborateur de manœuvre chez SBB Cargo à Soleure. Durant les pauses et après son travail, il prend des photos originales avec son iPhone et l'app gratuite Instagram. La particularité d'Instagram: dénaturer les photos immédiatement après les avoir prises. Nous publions régulièrement des photos exceptionnelles de SBB Cargo sur le blog Cargo.



A la pointe du progrès.

Chère lectrice, cher lecteur,

SBB Cargo souhaite proposer à l'économie suisse un système de transport à l'avenir aussi durable et opérationnel sur le rail. Pour atteindre cet objectif ambitieux, nous allons continuer de développer notre offre avec des idées nouvelles. Dans ce magazine, nous vous donnons des exemples concrets.

Citons le nouveau système SAP, que nous avons activé en avril. Il permet de représenter la chaîne de création de valeur financière, de la demande du client jusqu'à la facturation. Il s'agit d'une étape essentielle dans l'amélioration de la transparence opérationnelle et la définition des prix selon le principe de causalité et d'un pas vers la logique de la production industrielle, du reste déjà largement répandue dans l'économie. Ensuite, nous travaillons avec les Ports Rhénans Suisse pour progresser dans la planification du nouveau terminal de conteneurs au nord de Bâle. Ainsi, nous répondons à la hausse croissante du volume des conteneurs des ports maritimes par un terminal axé sur le transport rail-bateau et qui s'impose au plus vite. Enfin, SBB Cargo a reçu la première des 30 locs hybrides écologiques du fabricant Stadler. Le «last mile» jusqu'au client devient ainsi plus efficient et écologique.

Ces développements, qui touchent aussi le TC en Suisse, ne peuvent être maîtrisés que si SBB Cargo est une société saine et axée sur l'entreprise. Cet avis est largement partagé, notamment par la Confédération. Avec l'assainissement continu, nous y contribuons. Ce faisant, nous testons les rouages déjà existants et nous concentrons sur les trafics qui nous permettent de tirer parti de nos atouts: la vérification de 155 points de desserte dans tout le pays en fait partie. Grâce à des entretiens individuels avec les clients concernés et les autorités, nous avons trouvé de bonnes solutions dans la majorité des cas. La mesure principale s'appelle concentration, que ce soit sur le plan temporel, quantitatif ou géographique.

L'effervescence règne actuellement chez SBB Cargo. Nous travaillons avec la conviction de pouvoir créer une base économique solide pour le trafic ferroviaire de marchandises suisse. Nous serons là où l'on transporte des marchandises.

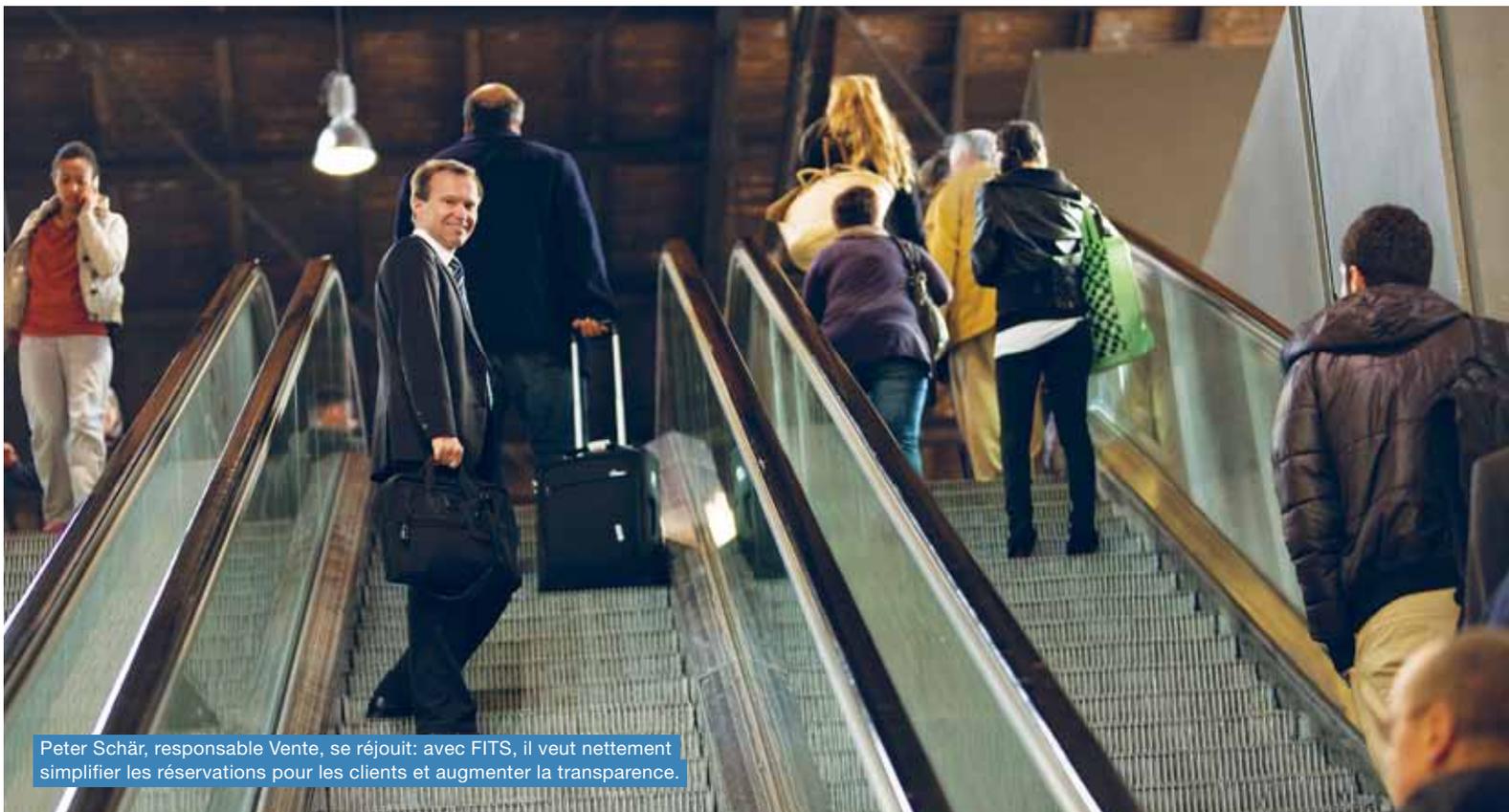


Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo



Sommaire.

- 4 **Clarté de la structure des coûts.**
Le client voit exactement ce que ça coûte.
- 6 **SBB Cargo International.**
Premier bilan pour Michail Stahlhut, CEO.
- 8 **La loc la plus moderne.**
L'Eem 923 a été testée et baptisée.
- 12 **Grand projet à Bâle.**
Construction d'une nouvelle gare à conteneurs.
- 14 **Ballast.**
Satisfaction de la clientèle en 2011.
- 16 **Le voyage du sandwich.**
Une logistique ingénieuse garantit la fraîcheur.
- 17 **Anticiper l'avenir!**
Chronique de notre invité H. von der Gracht.
- 18 **Il assure la transparence.**
Eduard Amrhein, l'homme derrière FITS.



Peter Schär, responsable Vente, se réjouit: avec FITS, il veut nettement simplifier les réservations pour les clients et augmenter la transparence.

Le transport de marchandises en chiffres.

Simplification, clarté et rapidité, de l'offre à la facturation: tels sont les objectifs de la nouvelle transparence financière et du pilotage optimisé chez SBB Cargo, en bref FITS.

TEXTE: BERNHARD RAOS – PHOTO: GUY PERRENOUD

Grâce à une transparence totale sur les produits, de l'offre à la facture, en passant par le contrat et l'ordre du client, tous les participants internes et externes de la chaîne de valeur ajoutée bénéficient désormais d'une clarté absolue sur les prestations à facturer aux clients. Les prestations supplémentaires fournies et donc facturées donnent en effet souvent lieu à des réclamations de la part des clients. Ce «taux d'ennuis» doit à l'avenir nettement diminuer. Il sera désormais possible de fournir rapidement des prix indicatifs et d'établir des offres standards pour les clients.

Une équipe dirigée par Eduard Amrhein (voir page 18) a travaillé sur ce projet durant deux ans et demi. Elle a classé les prestations et processus de SBB Cargo en «éléments individuels» pour montrer de façon détaillée quels coûts sont générés et à quel niveau, soit une procédure déjà réalisée depuis des années dans beaucoup d'autres secteurs industriels.

L'ensemble du portefeuille de prestations est à présent enregistré dans le configurateur interne du programme SAP de SBB Cargo depuis ce printemps. On y trouve donc les différentes composantes de prestations standardisées. Et

lorsqu'un produit est commandé, la Vente tout comme le client voient les composantes du produit et donc la structure du prix.

Objectif: pas de surprise pour le client.

Concrètement: un client a besoin d'un wagon ou d'une composition de train complète pour transporter ses marchandises. Ils sont mis à disposition à un prix fixe. Le transport de A à B coûte également un prix défini, tout comme l'enlèvement du wagon chargé. Si le client a besoin de prestations supplémentaires – par exemple un ordre différent des wagons au lieu >

de destination – on peut voir dans le configurateur interne ce qui sera facturé en plus. «Il n'y aura donc aucune surprise à la facturation», précise Peter Schär, responsable Vente. Le client ne peut commander que ce que SBB Cargo peut configurer financièrement.

Chaque prestation doit à présent être configurée.

Une équipe spécialement formée configure actuellement tous les contrats en cours dans le nouveau système. Le processus devrait s'achever fin août 2012. Dès juin, les clients recevront leurs nouveaux contrats SAP, bien entendu avec les conditions actuelles. Dès le milieu de l'année, les nouveaux contrats et offres seront établis via SAP.

Avec FITS, qu'est-ce qui change pour les clients? «L'automatisation leur simplifiera considérablement les choses», confirme P. Schär. Par exemple pour les commandes: la plupart des informations seront automatiquement reprises après la saisie de la position contractuelle. Lors de la commande, seule cette dernière est à indiquer avec la relation et la date. L'heure est déjà définie par la fenêtre de saisie. On vise un service complet par simples pressions de touches. ■

STEFAN SPIEGEL, RESPONSABLE FINANCES DE SBB CARGO, À PROPOS DE FITS:



Avec FITS, SBB Cargo veut améliorer le pilotage financier et la qualité de la planification. Ce gain d'efficacité est-il chiffrable?

En termes de qualité de planification et de pilotage financier, FITS a un impact à deux niveaux: d'une part directement, par une facturation optimisée et plus transparente, ce qui devrait réduire nettement le nombre de réclamations. D'autre part indirectement, la transparence financière permettant de prendre des décisions d'affaires plus ciblées et créant la base des étapes futures d'optimisation et d'adaptation chez SBB Cargo.

Quels autres avantages concurrentiels SBB Cargo attend-elle de FITS?

Avec l'introduction de FITS, SBB Cargo sera l'une des premières entreprises ferroviaires à pouvoir représenter la chaîne de transport sur la base d'une logique de production industrielle standardisée. Nous créons ainsi la base d'une production optimisée et efficace telle qu'elle est pratiquée depuis des années dans l'industrie, mais qui sera pratiquement unique dans le monde ferroviaire. D'autant plus que SBB Cargo doit s'assurer de rester compétitive par rapport à la route et ses processus efficaces.

FITS: LES DONNÉES TRANSITENT PAR LE NOUVEAU SYSTÈME.

Début avril, SBB Cargo a atteint une étape importante du projet FITS: des spécialistes ont activé le nouveau système SAP dans la nuit du 2 avril. Les données de CIS Cargo transitent désormais via les interfaces vers le système SAP pour y être traitées. Les contrats clients déjà saisis dans SAP seront prochainement transférés dans le nouveau système. La Vente y saisit dès à présent de nouveaux contrats, offres et indications de référence. Tous les contrats doivent être enregistrés dans SAP d'ici au mois d'août.

Pour la première fois chez SBB Cargo, la chaîne de création de valeur financière – de la demande client au controlling – est représentée dans SAP. Des spécialistes suivront étroitement l'exploitation dans les semaines à venir.



Ils accompagnent le lancement: Hanspeter Ingold, Daniel Hänni, Dani Schwander (derrière, de gauche), Nicole Moschenros, Fabrizio Semadeni, Adam Polaszek, Nicolas Zirngibl (devant, de gauche)

NOUVELLES DU MARCHÉ

Double capacité à Dietikon.

Depuis avril, SBB Cargo utilise à Dietikon (ZH) un nouvel appareil pour transborder les conteneurs et caisses mobiles du train sur les camions et vice-versa: le véhicule de transbordement de type Kalmar Reachstacker DRF 400-60C5 pèse 73 tonnes et peut en soulever 40, contre 16 pour son prédécesseur. Avec ce nouvel appareil, la capacité de transbordement est doublée à Dietikon. Depuis 2009 déjà, SBB Cargo utilise des Reachstacker de ce type à Renens et Sion.



Un Reachstacker de ce type double la capacité de transbordement à Dietikon.

La ponctualité dans le trafic ferroviaire de marchandises.



SBB Cargo mesure la ponctualité pour 3 catégories de ses trains de marchandises du trafic intérieur: d'abord pour les trains postaux et express clés qui doivent atteindre les correspondances dans les gares de triage, puis pour les autres trains postaux et express et enfin pour les trains de combustibles. Les trains sont considérés comme ponctuels s'ils ont respectivement 5, 15 ou 60 minutes de retard maximal. Si ces valeurs sont dépassées, SBB Cargo en informe les clients. En 2011, les objectifs ont été atteints avec 94,1 % pour les trains de combustibles (valeur cible: 93 %), et avec 95,9 % pour les trains postaux et express (objectif: 95 %). Pour les trains clés, l'objectif ambitieux de 95 % a été manqué, avec une ponctualité de 92,7 %.

«Le moteur tourne.»

SBB Cargo International est sur les rails depuis une bonne année. Un premier bilan montre que le CEO M. Stahlhut sait bien résoudre les tâches internes, mais des facteurs externes posent problème à l'entreprise, notamment le faible cours de l'euro et les nombreux obstacles à éliminer dans le trafic transfrontalier.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: GUY PERRENOUD



Michail Stahlhut, il y a un an, vous déclariez dans le magazine *Cargo* que vous vouliez faire de SBB Cargo International une entreprise florissante en deux ans. Où en êtes-vous en milieu de parcours?

J'avais aussi dit à l'époque que le moteur avait été mis en marche, et aujourd'hui, je peux dire: le moteur tourne. Nous sommes désormais reconnus en Suisse comme une entreprise ferroviaire autonome et avons déjà réussi avec succès le premier audit de certification ISO 9001:2008. Sur le plan ferroviaire, notre lancement est donc une réussite. En revanche, sur le plan économique, les conditions sont bien plus difficiles que prévu en raison du faible cours de l'euro. Mois après mois, nous nous demandons où nous pouvons encore faire des économies. Maîtriser les coûts de production est un véritable test de résistance.

Comment le marché a-t-il réagi à SBB Cargo International? La confiance initiale est-elle toujours là?

L'entreprise a été acceptée par le marché. Je ne suis pas surpris par le fait qu'un bon produit soit reconnu et que la qualité suisse rayonne à l'étranger. Par contre, je ne m'attendais pas déjà à de nouveaux trafics qui dépassent nos axes actuels: l'opérateur intermodal néerlandais Shuttlewise a mis en service en janvier une nouvelle liaison de navette entre Krefeld en Alle-



magne et Mortara en Italie, et le transporteur IGS Intermodal achemine avec nous des conteneurs de Bremerhaven et Hambourg vers la zone économique du nord de la Bavière, pour l'industrie automobile. Il s'agit donc à présent d'intégrer judicieusement les nouveaux trafics dans l'axe existant, voire de prolonger ce dernier, que ce soit avec de nouveaux partenaires ou avec les clients connus, issus de notre activité habituelle.

L'été dernier, SBB Cargo International a déménagé à Olten. Quelle en a été la répercussion sur l'entreprise?

Depuis le déménagement, nous travaillons tous au même endroit, au même étage, ce qui a permis de raccourcir les voies de communication. J'ai l'impression que tout va beaucoup plus vite.

Et que représente le déménagement pour vous personnellement?

J'ai moi-même déménagé à Olten et je suis idéalement situé, à portée de vue de mon lieu de travail. Ma famille vit toujours en Allemagne et son déménagement est toujours d'actualité. Le principal obstacle est toutefois la différence entre les systèmes scolaires suisse et allemand. Je reconnais qu'après un an et demi, j'apprécie toujours autant de vivre ici. J'envie la Suisse pour ses super infrastructures et parce que tout fonctionne si bien ici.

Les négociations avec les mécaniciens n'ont pas été très faciles. Où en êtes-vous?

En Allemagne et en Italie, nous travaillons selon le modèle habituel. En Suisse, nous continuons à louer nos mécaniciens auprès de notre société-mère SBB Cargo et aussi, en partie, auprès de prestataires. Notre objectif est de structurer le marché de la même façon qu'en Allemagne. Nous voulons être un employeur fiable et exigeant pour les mécaniciens qui travaillent chez nous. Nous embaucherons de manière fixe une grande partie du personnel requis et ferons appel à des mécaniciens supplémentaires de façon flexible. Nous avons pu clore les négociations CCT – après des discussions controversées et difficiles pour toutes les parties – pour fin avril.

Différentes entreprises ferroviaires, dont SBB Cargo, ont posé des exigences communes en décembre pour le corridor de transit européen Rotterdam-Gênes. Quel objectif poursuivez-vous avec ces exigences?

Pour que le corridor fonctionne, il ne suffit pas de disposer de liaisons ferroviaires entre les différents pays. Il en faut un peu plus: comme par exemple la même perception de l'exploitation d'une capacité de sillons en termes de longueur de train et de tonnage. A ceci s'ajoutent des choses aussi banales qu'un réseau électrique homogène et des systèmes de sécurisation des trains standards. Pour finir, une communication européenne uniformisée, comme dans le trafic aérien, serait idéale. En règle générale, il est important qu'il règne un esprit unitaire tout au long du corridor. Et ce n'est pas chose facile que d'y parvenir, l'objectif étant qu'un trafic de marchandises international puisse fonctionner sans subventions. Cela sera possible sur une ligne de plaine après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. On peut par ailleurs étendre jusqu'à 25 % la capacité sur l'axe Luino en direction du sud, rien qu'en augmentant le tonnage. Mais il faudra aussi développer d'autres voies d'accès au nord et au sud du tunnel de base du Gothard. Le feu vert devrait déjà être donné avant l'ouverture de ce dernier. ■

«Il faut plus que des liaisons ferroviaires entre les pays.»

Michail Stahlhut

En route avec la **nouvelle loc hybride.**

SBB Cargo a reçu la première Eem 923 en mars. Il s'agit de la loc de manœuvre la plus moderne et innovante au monde. Dotée d'un moteur électrique et d'un moteur diesel, ce véhicule hybride permet d'offrir un service plus efficace et écologique dans le trafic de marchandises par wagons complets. SBB Cargo a commandé 30 véhicules de ce type.

TEXTE: STEFAN BOSS – PHOTO: GIAN VAITL



L'instructeur Roland Ravelli et le mécanicien Thomas Fuchsli sur le trajet test avec l'efficente Eem 923.



Au premier coup d'œil, la loc hybride surprend par ses dimensions: elle mesure 9 mètres de long.

Dottikon (Argovie) par une fraîche journée de mars: la gare est relativement calme. Subitement un sifflement strident retentit, et la voilà qui arrive, la nouvelle loc hybride Eem 923 de SBB Cargo. Elle apparaît dans un design profilé rouge-bleu et paraît étonnamment courte à première vue: elle ne mesure que 9 mètres, hors tampons.

Mais elle sait tout faire: on peut l'utiliser aussi bien pour le service de triage que pour le service de ligne. La nouvelle loc hybride dispose de deux moteurs: un électrique et un diesel. Elle peut donc être utilisée sur les voies de raccordement des clients qui n'ont souvent pas de caténaires. Pour SBB Cargo, cette acquisition est une étape importante vers la modernisation du trafic de marchandises par wagons complets qui permet de transporter des wagons individuels ou des groupes de wagons de A à B, sur un réseau de points de desserte.

Le mécanicien Thomas Fuchslin actionne la manette, et la machine démarre doucement, d'abord en mode électrique. Aujourd'hui, elle ne tracte pas encore de wagons. Il s'agit d'un trajet de formation. Dès le lendemain, la loco-

motive acheminera une cargaison pour des clients de SBB Cargo. La formation des mécaniciens sur la nouvelle machine dure entre cinq et onze jours, selon leurs connaissances, comme l'explique le coach Giancarlo Pelligra.

Stadler Rail a développé la nouveauté mondiale pour SBB Cargo.

SBB Cargo a commandé 30 de ces locomotives chez le constructeur suisse Stadler Rail. Jusqu'à présent, l'entreprise ne disposait d'aucune loc hybride. Les machines seront livrées et mises en service d'ici à la fin de l'année prochaine. Toutes seront d'abord testées par la même équipe de la Production Cargo à Lupfig (AG). «Ils sauront ainsi à quoi il faut faire attention», a déclaré le chef de projet Michel Henzi quelques jours auparavant, au siège de SBB Cargo à Bâle. Les machines seront ensuite dis-

tribuées aux équipes de la Production Cargo Régionale dans toute la Suisse.

La loc peut tracter 2000 tonnes.

Stadler Rail a développé les locomotives spécialement pour SBB Cargo. Si la première machine devait présenter des défauts, ils pourraient encore être corrigés pour le reste de la série, la deuxième loc ne devant être livrée que trois mois plus tard. En termes de taille et de force de traction, la loc hybride se situe entre la grande loc diesel Am 843 et le petit tracteur ferroviaire Tm 232. Sur trajet plat, elle peut tracter un train de marchandises pesant jusqu'à 2000 tonnes, soit 25 wagons chargés.

Le mécanicien T. Fuchslin arrête à présent sa machine et montre comment passer en mode diesel: d'une pression sur un bouton, le pantographe est abaissé et le moteur diesel se met en marche. Celui-ci est moins puissant que le moteur électrique, mais suffit amplement, car la vitesse maximale autorisée sur les voies de raccordement n'est que de 10 kilomètres à l'heure. Si T. Fuchslin appuie sur un autre bouton juste à côté, le moteur diesel s'arrête et le pantographe se lève. Un >

claquement bruyant signale que le circuit électrique est à nouveau fermé. Ceci est comparable à un interrupteur de lumière qui émet également un claquement lorsqu'on l'allume.

Selon le chef de projet M. Henzi, SBB Cargo peut économiser 4300 tonnes de CO₂ par an avec les nouvelles locs hybrides. Actuellement, les wagons du service de triage et de livraison léger sont souvent tractés par des locomotives diesel. La nouvelle loc hybride, quant à elle, fonctionne à 90 % à l'électricité et passe au mode diesel que sur les voies de raccordement. Elle permet aussi d'économiser beaucoup d'argent car elle est nettement plus avan-

tageuse et efficiente que les anciens modèles. Michel Henzi: «Ces 30 nouveaux véhicules en remplaceront 57 anciens. Nous prévoyons une économie de 50 % pour les coûts de maintenance et même plus pour les coûts d'exploitation.» Le prix des 30 locomotives, pièces de rechange incluses, est de 88 millions de francs.

Entre-temps, c'est le collègue Joachim Pfund qui a pris la manette en main et qui conduit à présent la loc vers Lupfig avec rapidité et sécurité. On ne remarque pas qu'il n'a jamais conduit une telle machine. La conduite de cette nouvelle loc ne semble pas leur poser de problème, à lui et à son collègue T. Füchslin.

Quelle est votre première impression à propos du nouvel engin? «La conduite est souple et la loc est très puissante», déclare T. Füchslin. «Elle ne fait pas beaucoup de bruit», complète J. Pfund. «C'est presque comme un train régional», ajoute-t-il en riant. ■

La «Heitern» donne du punch à l'équipe de Zofingue.

«Heitern» est le nom de la montagne de Zofingue, mais aussi à présent celui de la loc de triage la plus moderne au monde. L'équipe de production Cargo de Zofingue l'a officiellement prise sous son aile le 9 mars.

TEXTE: STEFAN BOSS – PHOTO: GIAN VAITL

Devant 180 représentants de la presse, de la politique et des deux entreprises SBB Cargo et Stadler Rail, l'Eem 923, première des 30 locomotives hybrides commandées, a été baptisée le 9 mars à la gare de triage Limmattal. «Par cette acquisition, SBB Cargo veut prouver sa capacité d'innover», déclare Nicolas Perrin, CEO. L'entreprise n'ayant pas des ressources illimitées, chaque achat doit être mûrement réfléchi. Très économique à l'utilisation et à l'entretien, la loc hybride convient parfaitement aux équipes de production Cargo régionales, a souligné N. Perrin. La première locomotive est attribuée à l'équipe Cargo de Zofingue et a été baptisée d'après la montagne locale, «Heitern».

«La nouvelle loc se caractérise par un rapport qualité/prix optimal», précise Peter Spuhler, propriétaire et CEO de Stadler Rail. Il a expliqué que la locomotive a été développée en relativement peu de temps pour SBB Cargo. Le

processus de développement et de fabrication de l'Eem 923 a été filmé, et la courte vidéo documentaire a pu être visionnée lors de la manifestation.

Les dix gagnants du tirage au sort du dernier magazine *Cargo* ont également été invités au baptême de la loc. Ils ont été impressionnés: «C'est super que l'entreprise soit innovante et qu'elle puisse réduire les coûts», a déclaré Joe Weibel (54 ans). Noah Gunzinger (26 ans) est convaincu que la nouvelle locomotive «contribue à économiser du diesel et donc à réduire les dépenses dans le TWC». Il a été impressionné par la puissance de la loc et par sa double motorisation dans un espace si restreint. Kurt Martin Bless (67 ans) espère que la nouvelle loc «sera moins bruyante dans les zones d'habitation». Thomas Köppel (46 ans) s'est montré «satisfait que SBB Cargo fasse un signe en faveur de l'environnement». ■

Vous trouverez la vidéo sur la création de la loc hybride sur YouTube: www.youtube.com/sbbcargovideos



La conseillère municipale de Zofingue Käthi Hagmann baptisant officiellement la loc.

Le poste de pilotage est aussi moderne que toute la loc, commandée avec des manettes.



CLAIR & NET

TYPE	Loc hybride Eem 923	NOMBRE DE MOTEURS	2 (électrique et diesel)
LONGUEUR HORS TAMPON	9100 mm	PUISSANCE MAXIMALE PAR ROUE	1500 kW
LARGEUR DU VÉHICULE	3100 mm	FORCE DE TRACTION AU DÉMARRAGE	env. 150 kN
HAUTEUR DU VÉHICULE	4306 mm	VITESSE MAXIMALE	100 km/h



Tous deux fiers de la nouvelle loc: Nicolas Perrin (à gauche, SBB Cargo) et Peter Spuhler (Stadler Rail).



Remise symbolique de la «clé» de la loc. Käthi Hagmann, conseillère municipale de Zofingue, et Christoph Unternährer, chef d'équipe RCP Zofingue.



Image de groupe avec les collaborateurs de SBB Cargo à la gare de triage Limmattal.



Les CEO de Stadler Rail, P. Spuhler (2^e à gauche), et de SBB Cargo, N. Perrin (à droite), avec les gagnants du tirage au sort du dernier magazine Cargo.

Bâle Nord, vu du ciel: à gauche de l'autoroute, le site sur lequel le nouveau terminal doit être construit (rouge).
A droite de l'autoroute, le port de Petit-Huningue, en arrière-plan le Rhin et la ville de Bâle.



Une grande gare pour les conteneurs.

Au nord de Bâle, SBB Cargo prévoit un terminal pour le transbordement des marchandises entre bateaux, trains et camions dans le but de traiter le trafic conteneurisé accru notamment d'outre-mer via le port de Rotterdam.

TEXTE: HEINI LÜTHY – PHOTO: MANFRED RICHTER

Pour l'heure, le terminal Bâle Nord, l'un des projets les plus importants de SBB Cargo, n'existe que sur le papier. Un terminal à conteneurs, plate-forme de transbordement trimodale (bateau-train-camion), doit être construit au nord de Bâle, au bord du Rhin, près de la frontière allemande. Les marchandises de l'étranger, et surtout de Rotterdam, le plus grand port d'Europe, doivent y être transbordées sur le rail et dans les camions pour être acheminées et distribuées en Suisse.

«Le besoin existe, le trafic de marchandises en provenance du nord devant augmenter et les plates-formes de transbordement existantes étant saturées», explique B. Lampart, chef de projet chez SBB Cargo. Le transbordement bateau-train est aujourd'hui principalement assuré par Swissterminal, dans le bassin portuaire I de Petit-Huningue. La zone environnante doit toutefois être transformée en zone résidentielle dans le cadre du projet d'aménagement urbain «3land» de Bâle – soit tout un quartier de 20 000 nouveaux postes de travail et de logements. Le transbordement train-train et train-camion est actuellement assuré à la

gare de marchandises bâloise Wolf, mais aussi dans les terminaux éloignés de Frenkendorf, Rekingen ou Aarau.

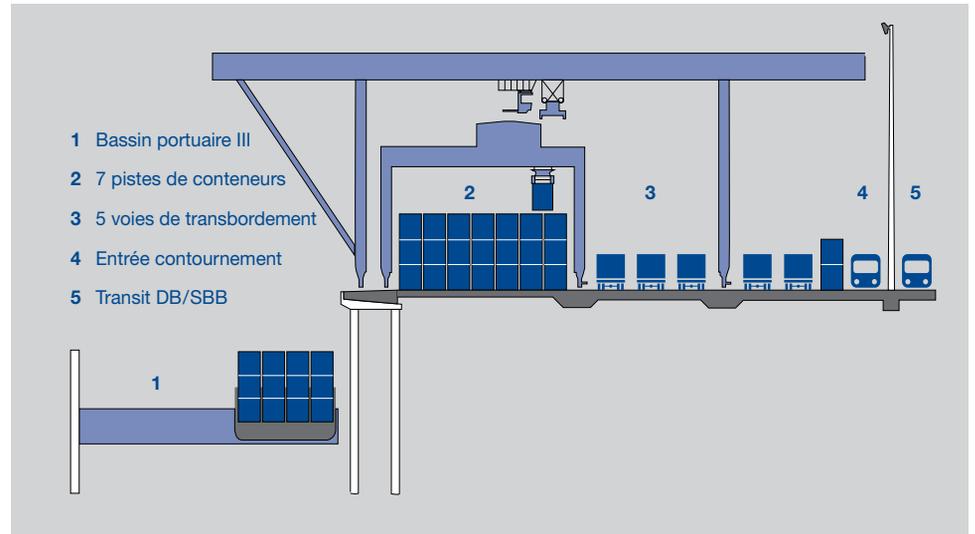
La réalisation de Bâle Nord doit simplifier le transbordement de conteneurs et le rendre plus efficace à l'avenir. Et les conditions sont bonnes: le site se trouve au bord du Rhin et à proximité immédiate de la ligne ferroviaire du corridor de trafic de marchandises Rotterdam-Gênes. Il appartient depuis quelques années déjà à SBB Cargo qui en possède le droit d'exploitation. «L'étude que nous avons menée ces douze derniers mois avec les Ports Rhénans Suisses, publiée au début de cette année, le confirme: le site se prête idéalement pour un tel terminal», explique B. Lampart.

Changement rapide de mode de transport.

Selon B. Lampart, après la réalisation de Bâle Nord, SBB Cargo pourra proposer des conteneurs pour le trafic bateau-train de façon plus attrayante. «Nous pouvons par ailleurs passer à tout moment du transbordement train-train >



Coupe transversale du terminal prévu: les conteneurs seront transbordés par des grues à portique du bateau sur le train.



au bateau-train et vice-versa. Il s'agit d'un avantage majeur en cas de perturbation de l'un des modes de transport (inondations pour le transport maritime ou problèmes sur les rails pour le train).»

La liaison avec la nouvelle ligne NLFA depuis l'Allemagne est importante aussi. La collaboration est étroite entre DB Netz et SBB Cargo et elle fonctionne bien, affirme B. Lampart.

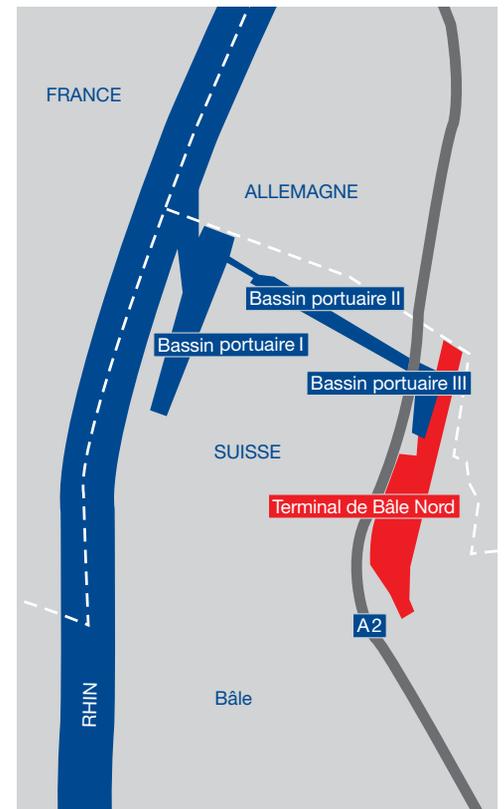
Bâle Nord assurera l'approvisionnement de la Suisse durant des années.

La construction se déroulera en deux phases. La première prévoit un terminal de base pour le transbordement train-train et train-camion qui pourra traiter un tiers de la capacité d'extension totale visée de 600 conteneurs par jour. Elle pourra être réalisée en trois à quatre ans pour

env. 40 millions de francs. La deuxième phase prévoit la prolongation du bassin portuaire II sous l'autoroute et l'achèvement du terminal – le projet total devant durer six à huit ans.

Reste à définir le financement, mais B. Lampart est confiant: «Il est tout à fait réaliste que nous parvenions à le garantir.» Avec le Gateway Limmattal – l'équivalent de Bâle Nord pour le transbordement train-train et la distribution en Suisse – Bâle Nord devrait couvrir l'approvisionnement de la Suisse en produits étrangers pour de nombreuses années. ■

Situation idéale du terminal Bâle Nord: à proximité directe de la voie d'accès NLFA par l'Allemagne, de l'autoroute et du port de Petit-Huningue.





Les collaborateurs de SBB Cargo contrôlent la partie ferroviaire de la machine Puma 90 de la société Scheuchzer.

Travaux de révision main dans la main avec les clients.

Pour la première fois, les collaborateurs chargés de l'entretien chez SBB Cargo ont révisé de grandes machines de construction de rails main dans la main avec un client en début d'année. Il s'agissait de l'entretien d'une Puma 90 de 200 tonnes de la société Scheuchzer dans le centre d'entretien de SBB Cargo Lausanne-Triage et de trois autres machines Scheuchzer. Les collaborateurs de SBB Cargo se sont chargés de l'entretien de la partie ferroviaire des véhicules et ceux de Scheuchzer du reste. La partie ferroviaire concernait principalement les essieux, les freins et le châssis. Pour les roues, ils ont appliqué les nouvelles normes de l'UE, qui ont été renforcées après l'accident de Viareggio en juin 2009.

Trafic de marchandises par wagons complets: dialogue avec les cantons.

En mars, SBB Cargo a accueilli des représentants des autorités cantonales à Bâle pour la conférence cantonale. Cette rencontre était dédiée à l'analyse, aux objectifs et au déroulement de l'assainissement du réseau TWC. Ce réseau doit être judicieusement redimensionné sur les plans économique et écologique pour que le TWC puisse être exploité en toute autonomie à moyen terme. L'analyse a révélé que 56 % des points de desserte génèrent moins de 3 % des wagons, et c'est donc là que des changements structurels s'imposent. Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, et Ruedi Büchi, responsable Production, ont fourni des informations et répondu aux questions. SBB Cargo a par ailleurs fourni des informations sur le projet TC intérieur et présenté les mesures prévues pour le TC en Suisse.

UTP: les politiques doivent créer de bonnes conditions-cadres.

«L'avenir du trafic marchandises ferroviaire», tel est le titre d'un document publié par l'Union des transports publics UTP. Brièvement résumées, ses principales positions sont les suivantes:

➤ Après l'ouverture du tunnel de base du Gothard, les entreprises ferroviaires pourront transporter le volume de marchandises que l'article sur la protection des Alpes prévoit de transférer sur le rail. La politique doit toutefois financer la hauteur aux angles de 4 mètres sur les lignes d'accès et accorder aux trains de marchandises de la ligne de transit la même priorité qu'aux trains de voyageurs. Le transfert n'est réaliste que si l'on continue d'utiliser des instruments de pilotage tels que l'interdiction de rouler la nuit et les dimanches, la RPLP et la limitation de la longueur des camions.

➤ L'UTP veut maintenir le TWC de SBB Cargo en tant que système parfaitement opérationnel avec des approches entrepreneuriales. Les entreprises ferroviaires doivent jouir de plus de liberté pour orienter davantage leur offre et leur réseau sur des critères relevant de l'économie d'entreprise et ainsi mieux exploiter leurs atouts. Autrement dit, des transports réguliers, pouvant être regroupés, sur de moyennes et longues distances. Le trafic ferroviaire de marchandises restera un maillon central de la chaîne logistique de l'économie. SBB Cargo traite 23 % de la prestation de transport route/rail.



Vous pouvez télécharger la brochure de l'UTP «L'avenir du trafic marchandises ferroviaire» sur: <http://bit.ly/lqHfel>



Satisfaction de la clientèle en 2011: maintien d'un bon niveau.

En 2011, SBB Cargo a pratiquement maintenu la satisfaction de la clientèle par rapport à l'année précédente, et l'a même augmentée dans certains domaines. La note globale a légèrement baissé de 7,46 (2010) à 7,34 points (sur 10). Une amélioration a été enregistrée pour le traitement des transports, le Service Clientèle, les produits et prestations, la gestion des wagons et les offres. Par contre, les notes ont baissé pour la facturation et la gestion des réclamations. L'année dernière, SBB Cargo s'est en effet montrée plus rigoureuse dans la facturation des prestations supplémentaires que par le passé.

En revanche, la satisfaction de la clientèle a nettement augmenté chez Chem-Oil: de 7,51 (2010) à 7,89 (sur 10), valeur que ChemOil n'a atteint qu'une fois jusqu'à présent, en 2004.

Bon travail: en 2011, les degrés de satisfaction des clients de SBB Cargo étaient presque aussi élevés que ceux de l'année précédente.

Nette amélioration du résultat de SBB Cargo.

En 2011, SBB Cargo a transporté 195 000 tonnes de marchandises par jour en moyenne. Le revenu du trafic a certes baissé de 894,4 millions de francs à 840 millions. Et pourtant, le résultat a pu être augmenté de 28 %, passant à -46 millions de francs (en 2010, -64 millions). SBB Cargo a entre autres accru l'efficacité au niveau des trains et réduit les coûts IT. Une affectation plus efficace du personnel et une nouvelle réduction de la flotte de près de 500 wagons et 40 locomotives ont aussi contribué à cette amélioration. C'est une performance exceptionnelle pour une activité qui supporte un tel taux de coûts fixes.

La prestation de transport a nettement reculé dans l'activité suisse et s'élevait à 5400 millions de tonnes-kilomètres nettes en 2011 (en 2010: 6620 millions). En 2011, la branche agroalimentaire a enregistré une hausse sensible des trafics par rapport à 2010, tout comme la branche du bâtiment. En revanche, les chiffres d'affaires ont diminué par rapport à 2010 dans les secteurs du commerce, du bois et du papier, de l'acier et du pétrole.

Le trafic ferroviaire de marchandises restera un maillon central de la chaîne logistique de l'économie. SBB Cargo traite 23 % de l'ensemble de la prestation de transport route/rail, faisant ainsi de la société la plus grande entreprise de transport de marchandises de Suisse, indispensable à l'économie suisse et à tout le pays.



Informations complémentaires sur l'exercice 2011 des CFF:
http://www.cff.ch/rapport_de_gestion



Si tôt produit et distribué, si tôt mangé.

Il est facile de préparer un sandwich. Mais fournir chaque jour des dizaines de milliers de sandwiches frais aux kiosques, boutiques de stations-services et magasins nécessite une logistique bien étudiée. Et aussi beaucoup de travail manuel.

TEXTE: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Le matin à 2h30, quelque part en Suisse. Un véhicule de livraison traverse la nuit et se dirige vers une boutique de station-service. Après une brève halte, il poursuit sa route vers le kiosque le plus proche. Encore un arrêt. Puis il se rend vers le petit magasin du village voisin.

Et il en va ainsi toute la nuit. Le dense réseau du petit commerce de détail suisse est en cours de réapprovisionnement: de nombreux véhicules de livraison sillonnent la Suisse pour que les premiers pendulaires du matin puissent trouver leur sandwich préféré dans les aires d'autoroute, à la gare ou à l'aéroport. Près de chaque magasin se trouvent des caisses de dépôt verrouillables dans lesquelles les livreurs déposent la quantité commandée. Les exploi-

tants de kiosque et de boutiques rangent ensuite les snacks dans leurs rayons.

Peu de technologie et beaucoup de travail manuel.

La distribution nocturne est le dernier maillon de toute une logistique «du sandwich» et pour cause: il s'agit de quantités importantes. La société Hilcona, leader suisse du secteur Convenience Food basé au Liechtenstein, produit, emballe et distribue 365 fois dans l'année et à elle seule quelque 70 000 sandwiches, soit plus de 25 millions de casse-croûte. Le processus, de la production dans les usines Hilcona à Orbe (VD) et Schafisheim (AG) jusqu'à la vente dans tout le pays, est un véritable concours de

vitesse. Il s'agit de denrées périssables. Ce qui est commandé aujourd'hui doit se trouver demain dans la caisse de dépôt avant ouverture du magasin. Le tout frais et digeste. A défaut, Hilcona et les autres concurrents peuvent fermer leur porte.

Chez Hilcona, la production de sandwiches est basée sur peu de technologie et beaucoup de travail manuel. D'abord, le pain est coupé par une machine. Des collaborateurs tartinent ensuite celui-ci de margarine et le garnissent de jambon, de fromage, d'œufs, de concombres et autres ingrédients.

Seules les sauces sont ajoutées à la machine, à la fin. Pour des raisons d'hygiène, l'embal-

lage et l'étiquetage ne sont pas non plus effectués à la main.

Du gaz pour garantir la fraîcheur jusqu'à la date de péremption.

La durée de conservation des sandwiches varie en fonction des ingrédients. Lorsqu'ils comprennent des feuilles de salade fraîches, celle-ci est d'une journée, au maximum deux. Les sandwiches classiques au jambon ou salami se conservent plus longtemps et sont emballés sous atmosphère protectrice. Un gaz de protection spécial est utilisé pour garantir la fraîcheur jusqu'à la date de péremption. Mais la production de sandwiches reste un secteur à cycles rapides. Il n'y a pas de stock. Une quantité de base définie de chaque sorte est produite chaque jour, avant midi et avant que les commandes actuelles n'arrivent. Selon la quantité commandée, la production suivante doit être augmentée ou diminuée à court terme.

Pas de stock dans le secteur des sandwiches.

Cela vaut également pour les grandes manifestations (concerts de rock, rencontres sportives, etc.). Selon Hilcona, la quantité attendue de sandwiches est définie au préalable avec l'organisateur, sur la base de l'expérience, et la production planifiée en conséquence. Le fait qu'il y ait une surproduction en cas de mauvais temps fait partie des risques du secteur. Et ce risque est toutefois calculable.

Pour rester dans la course sur le marché des sandwiches, les producteurs doivent rester attentifs et flexibles. Hilcona vérifie régulièrement son assortiment et le compare à celui de la concurrence. Il faut aussi surveiller les tendances en matière de goût de la clientèle. De nouvelles recettes de sauces sont mises au point, d'anciennes affinées.

Les sandwiches aux escalopes de poulet et au jambon sont les grands classiques de Hilcona. Et pour qu'ils puissent toujours être consommés en grandes quantités dans tout le pays, les véhicules de livraison de la filiale Hilcona Fresh Express envahissent les routes nuit après nuit pour desservir plus de 1000 points de vente. ■



Gérer le futur s'apprend.

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

Où commence l'avenir? Les logisticiens font des prévisions sur trois ans en moyenne, voire cinq ans au maximum. Ce qui est bien, mais pas suffisant. Des études révèlent que les entreprises avec une planification sur dix ans et plus connaissent plus de succès que celles qui ne se limitent qu'à trois à cinq ans. Cela paraît évident. Car comme disaient déjà nos grands-pères: anticipe! Pourquoi tout le monde ne le fait-il pas?

La réponse: on ne naît pas gestionnaire du futur, tout comme on ne naît pas champion de tennis. Pour devenir aussi bon que Roger Federer, il faut s'entraîner dur. La gestion du futur est, elle aussi, une question d'entraînement. Et on peut s'y faire aider. Il existe de nombreux instituts scientifiques et conseillers qui permettent aux managers d'acquérir cette compétence. Ils aident à créer la conscience du futur nécessaire à la gestion d'entreprise, à élargir les horizons de planification et à utiliser les instruments requis (technique du scénario, roadmapping, analyse des tendances). Tout ceci ne va pas sans un élément important: la coopération.

Aujourd'hui déjà, toute entreprise logistique intelligente coopère bien sûr avec de nombreux partenaires. Toutefois, ce qu'on appelle les «coopérations d'innovation» ce sont avérées particulièrement prometteuses pour le futur. Le constructeur d'avions Boeing par exemple a réduit la durée du développement de son Boeing 777 de 91 % et ses charges salariales de 71 % en faisant participer dès le début du développement non seulement ses propres collaborateurs, mais aussi des représentants des clients et fournisseurs. En moyenne, une coopération d'innovation réduit ainsi les coûts de 10 à 15 %, la durée du développement de 20 % et augmente la qualité de 20 %.

Ceux qui maîtrisent l'art de la coopération d'innovation ont un brillant avenir dans la logistique et qui plus est devant eux.

Heiko von der Gracht

Le Dr Heiko von der Gracht est directeur de l'Institut de recherche sur le futur et de gestion du savoir (IFK) de l'EBS Business School de Wiesbaden/Oestrich-Winkel (heiko.vondergracht@ebs.edu).



FITS le jour, fitness le soir.

De mécanicien-ajusteur à chef du complexe projet FITS de SBB Cargo, en passant par programmeur informatique: Eduard Amrhein a parcouru du chemin dans sa vie, toujours animé par le plaisir de relever des défis et par une réflexion logique.

TEXTE: SUSANNE WAGNER – FOTO: GUY PERRENOUD

Eduard Amrhein n'aime pas faire la navette, aussi habite-t-il à Bâle en semaine. Au lieu de passer des heures dans le train, il enfourche son vélo tôt le matin pour parcourir les 5 kilomètres jusqu'à son bureau. Il prend d'abord son petit déjeuner au café du siège SBB Cargo, à côté de la gare de Bâle. Cet homme de 58 ans et de grande taille a l'allure d'un professeur de sport, mais E. Amrhein est l'homme qui se cache derrière le projet FITS (Transparence et pilotage financiers), qui a pour but de rendre transparents les processus financiers de SBB Cargo.

Depuis qu'E. Amrhein est arrivé chez SBB Cargo il y a deux ans et demi, il dirige le groupe de projet FITS, fort de 20 personnes. «Notre mission était de définir les différents composants des prestations et les processus de SBB Cargo, donc d'analyser tout ce que nous faisons (quoi, où, comment et quand) et ce que cela coûte. Puis il a fallu décider des moyens permettant de rendre nos processus les plus transparents possibles. Et nous avons choisi pour cela le logiciel SAP», conclut E. Amrhein.

Chez son ancien employeur déjà, un fabricant de machines de remplissage de bière en Italie du Nord, il avait pour mission de réorganiser les processus de l'entreprise et d'instaurer SAP. E. Amrhein compare les trajets de SBB Cargo à des produits industriels: dans les deux cas, la chaîne de valeur ajoutée et les processus requis sont présentés clairement, autrement dit les différentes activités et étapes permettant d'obtenir le produit final. Nous n'étions pas certains au début que cela soit possible pour le transport. Et E. Amrhein n'est pas peu fier d'y être arrivé avec son équipe: «Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que nous facturons selon le standard SAP.» Son travail dans le cadre du projet FITS est exigeant, mais pour lui, c'est formidable de pouvoir apporter cette contribution importante à l'entreprise.

Un tournant dans la carrière.

A l'origine, E. Amrhein avait appris un métier totalement différent: après un apprentissage de mécanicien-ajusteur, il a été attiré par l'informatique. Et c'est lui qui a terminé premier à l'examen d'entrée à la formation de programmeur-analyste chez IBM. Autant dire un tournant dans sa carrière. E. Amrhein parle de «l'âge d'or» en évoquant les débuts de l'informatique dans les années 70. A 29 ans, il dirigeait déjà un service informatique. Plus tard, il a sillonné le monde en tant que conseiller indépendant d'entreprises industrielles dans le domaine des processus et de l'informatique.

EDUARD AMRHEIN.

Informaticien, âgé de 58 ans, marié, il vit à Cham (ZG) et Bâle. Son travail en tant que conseiller indépendant l'a conduit jusqu'en Amérique latine et aux Etats-Unis. L'Asie est le seul continent où il n'a pas encore travaillé, mais il le connaît bien grâce à ses nombreux voyages privés. Pendant ses loisirs, l'ancien mécanicien-ajusteur aime toujours travailler de ses mains. Depuis deux ans et demi, il dirige le projet FITS chez SBB Cargo.

Lorsque E. Amrhein est arrivé chez SBB Cargo, il a remarqué à quel point les collaborateurs s'identifiaient à l'entreprise: «Ce sont tous des gens très fiables.» Communiquer ouvertement avec ses collaborateurs est important pour ce chef de projet. 80 % de sa journée se compose de rendez-vous. E. Amrhein s'efforce d'atteindre un équilibre optimal entre le travail et les loisirs. Aussi se prend-il quelquefois la liberté de quitter son travail plus tôt. Lorsqu'il en a le temps, il enfourche son vélo ou fait la cuisine. Faire le marché et mijoter un bon petit plat constituent pour lui la meilleure des détente. ■

3 questions.

De quelle ancienne réussite êtes-vous encore fier aujourd'hui?

En 1973, j'ai terminé premier à l'examen d'entrée d'IBM, devant tous les autres candidats.

Quel talent aimeriez-vous avoir?

Je suis satisfait des talents que j'ai.

Pour quoi dépensez-vous volontiers de l'argent?

Pour des vélos et accessoires, parce que j'aime beaucoup le cyclisme.



Impressum.

cargo 2|12. Mai 2012 Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Heini Lüthy (direction), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Werkbekontor, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 06 73, fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/fr/magazine

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

Vous désirez un abonnement gratuit?

Vous trouverez le formulaire en ligne sur: www.sbbcargo.com/fr/magazine. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

Changement d'adresse ou d'abonnement

Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse

Service Clientèle:

SBB Cargo AG
Service Clientèle
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
Tél. Suisse 0800 707 100
Fax Suisse 0800 707 010
Tél. Europe 00800 7227 2224
Fax Europe 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten
Suisse
Tél. Suisse 0800 707 100
Tél. Europe 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.com

Chimie, huiles minérales
ChemOil Logistics SA
Güterstrasse 97
Case postale
4002 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)61 226 60 60
Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

- www.cargo-blog.ch
- www.facebook.com/sbbcargo
- www.twitter.com/sbbcargo
- www.youtube.com/sbbcargovideos
- www.flickr.com/cargo-blog
- www.issuu.com/sbbcargo





SBB CFF FFS Cargo

Nous sommes là où l'économie est efficiente.

Pour réussir dans un monde globalisé, il faut agir en réseau aussi à l'échelle nationale. Nous fournissons tous les jours des prestations de transport fiables à nos clients. Pour un avenir durable et efficient des transports. www.sbbcargo.com

