

cargo

Le magazine suisse de la logistique

3 | 2020



Producteur d'aluminium

**Novelis est le leader
mondial du recyclage
d'aluminium et mise
sur le rail.**

En page 4



Des véhicules utilitaires sur les voies

Ces fourgonnettes attendent en gare de triage de Bâle, avec d'autres modèles, d'être convoyées en Suisse par CFF Cargo. La société AMAG Import SA fait acheminer les véhicules neufs au centre logistique de véhicules de Lupfig, en Argovie, par le train. Jusqu'à 5000 convois y sont déchargés chaque année. Les collaborateurs du centre dédouanent et contrôlent les voitures avant leur remise aux concessionnaires.

Impressum

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

Rédaction CFF Cargo: Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Regula Jauner, Miriam Wassmer
Conception et réalisation: Infel AG, Zurich **Rédaction:** Manuel Bühlmann, Alexander Jacobi, Karin Rechsteiner, Michelle Russi

Direction de projet: Bärbel Jördens **Conception:** Murielle Drack, Esther Stüdli

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: 4400 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



Respecter l'environnement par-delà les frontières

De nos jours, quelques clics suffisent pour remplir le frigo, passer une commande en ligne est devenu tout naturel. CFF Cargo travaille donc à un portail de commande pour que ses clients puissent aussi, à l'avenir, commander leurs transports et leurs wagons vides d'un simple clic. Un regard par-dessus leur épaule montre que l'entreprise de fret ferroviaire est sur la bonne voie. Lisez notre article en page 16 pour en savoir plus.

La rencontre au sommet de cette édition évoque les besoins des clients et le monde virtuel: Désirée Baer et Simon Kronenberg, le nouveau CEO de Holcim, parlent de leur collaboration et des enseignements du coronavirus.

En revanche, les convois d'aluminium de Novelis sont tangibles et colossaux. L'entreprise fait confiance à CFF Cargo pour acheminer le métal blanc vers son usine du Valais par-delà les frontières et dans le respect de l'environnement.

Aux yeux de CFF Cargo aussi, la durabilité est fondamentale. L'entreprise, qui investit dans des solutions pour les secteurs du recyclage et de la logistique de chantier, a noué deux partenariats. Tous les détails en page 28.

Bonne lecture et portez-vous bien!

Miriam Wassmer
Responsable Communication CFF Cargo

4-9 Le moment logistique: transport d'aluminium

Novelis a massivement augmenté ses transports en train ces dix dernières années. Visite à l'usine de laminage de Sierre.



10-11 En bref

Politique suisse de transfert nodal: le trafic de marchandises transalpin a changé de visage au cours des dernières années.



16-18 Du point de vue des clients

Premier bilan du nouveau portail de commande «Cargo eBooking»: moins de clics, c'est mieux!

19 L'objet

Cinquante ventilateurs veillent à la bonne aération du tunnel de base du Ceneri.

12-15 Rencontre au sommet

Simon Kronenberg, CEO de Holcim, et Désirée Baer, CEO de CFF Cargo, se livrent sans tabou.

20-23 Au cœur de Cargo

Micha Diefenbacher et Meri Stepanoska veillent à ce que les étapes du transport se déroulent sans problème, à savoir de manière flexible, organisée et prévisible.

24-27 Transfrontalier

Le Ceneri est ouvert et la Suisse est fière d'avoir mis en service la NLFA. Petit bémol: les autres pays ont encore à faire. Résumé de ce qui est déjà possible.

28-31 À propos de CFF Cargo

CFF Cargo mise sur trois secteurs d'activité prometteurs: le trafic combiné, la logistique de chantier et le recyclage.





Transport durable d'aluminium

Le train est idéal pour transporter de gros volumes sur de longues distances. C'est notamment le cas des transports effectués pour l'usine de laminage valaisanne de Novelis, leader dans la fourniture de produits en aluminium.

Texte: Alexander Jacobi Photos: Thomas Andenmatten



C'est à partir de barres d'aluminium de ce type, transportées en train dans l'usine Novelis de Sierre, que sont obtenues de minces bandes d'aluminium par laminage.

100 ans d'aluminium en Valais», proclame un panneau à l'entrée de l'usine de laminage d'aluminium Novelis à Sierre. Et même plus, puisque le centenaire remonte déjà à 2008. C'est en effet en 1908 qu'une fonderie d'aluminium a ouvert ses portes dans la commune voisine de Chippis. C'était alors la première installation de la sorte en Valais. Principal motif du choix de la localisation: l'énergie hydraulique, largement disponible en Valais qui permettait de couvrir les besoins élevés en électricité de l'usine d'aluminium.

Mandat de CFF Cargo renouvelé

«Notre usine de laminage de Sierre traite aujourd'hui plus de 200 000 tonnes d'aluminium par an», annonce Daniel Brenner, responsable Logistique de Novelis à Sierre, lors d'une visite du site. «Environ 80% sont livrés par le rail sous forme de matériau brut. La même quantité repart sous forme de bandes roulées en bobines après traitement. Au total, ce sont 16 à 20 wagons par jour qui entrent ou sortent de l'usine chargés d'aluminium.»

Depuis début 2014, c'est CFF Cargo qui se charge du transport ferroviaire

pour Novelis. Le contrat a été prolongé d'un an et demi à l'été 2020, jusqu'à fin 2021. Précisions de Manuel Rizzo, assistant clientèle CFF Cargo: «Cela concerne d'une part cinq trains complets qui font le trajet aller-retour entre Sierre et Göttingen (Allemagne) toutes les semaines, soit dix trajets hebdomadaires. D'autre part, Novelis loue 120 wagons de CFF Cargo, car les siens ne suffisent pas.» Il s'agit de wagons avec une construction spéciale de type Shimmns. Ces wagons plats à bogies disposent d'un toit amovible et de cinq berceaux de chargement pour accueillir les bobines.

Augmenter la part du rail dans le transport de matériaux fait partie de la stratégie de développement durable de Novelis. Clients et fournisseurs doivent être raccordés au réseau ferroviaire de façon ciblée. Entre 2010 et 2020, Novelis a plus que triplé les volumes transportés en train en Europe (voir entretien p. 9). À Sierre aussi, les transports ferroviaires sont en nette hausse depuis que la construction d'un nouveau four de préchauffage a permis à l'usine de multiplier sa production par deux. Les volumes d'aluminium livrés et enlevés ont augmenté en conséquence.

«CFF Cargo offre la flexibilité dont Novelis a besoin.»

Manuel Rizzo,
assistant clientèle de Novelis, CFF Cargo

Fabrication de bandes d'aluminium

L'aluminium est livré à Sierre sous forme de barres, des blocs d'environ 10 tonnes mesurant 4 à 5 m de longueur, 1,5 à 2,0 m de largeur et environ 0,5 m d'épaisseur. Un wagon peut en accueillir quatre.

Dans l'usine Novelis, les barres d'aluminium sont d'abord fraisées pour obtenir la surface appropriée en vue du laminage. Elles passent ensuite dans un four de préchauffage alimenté au gaz où elles sont chauffées à 500 °C pendant douze heures – c'est pourquoi le formage qui suit est appelé laminage à chaud.

Sur la ligne de laminage à chaud de Novelis, les barres d'aluminium sont transformées en bandes de 7 à 9 mm d'épaisseur par un mouvement de va-et-vient des rouleaux de laminage, dont l'écart se réduit progressivement. Il est





Daniel Brenner (en haut) est responsable de la logistique de Novelis à Sierre. Son interlocuteur chez CFF Cargo est Manuel Rizzo (en bas).



Des véhicules autonomes transportent les bobines dans l'entrepôt.

Faits et chiffres

Novelis est le premier fournisseur mondial de produits laminés en aluminium. L'entreprise est aussi le leader mondial du recyclage d'aluminium. Elle possède 33 sites de production dans neuf pays sur quatre continents (Amérique du Nord, Europe, Asie, Amérique du Sud) et compte environ 15 000 employés au total.

Novelis a doublé ses capacités de recyclage depuis 2011 et cherche en permanence à augmenter la part de matière recyclée dans ses produits ainsi qu'à réduire les émissions de CO₂ tout au long de la chaîne logistique. En collaboration avec ses clients, la société développe des solutions en aluminium durables et des systèmes de recyclage en circuit fermé, dans une démarche qui vise à créer ensemble un monde durable.



La ligne de laminage Novelis: les va-et-vient répétés transforment l'épaisse barre d'aluminium en une fine bande de tôle.



L'entrepôt de bobines a une capacité limitée par rapport à la production journalière. Le chargement des bobines sur les wagons (photo de droite) et l'enlèvement doivent donc se faire à l'heure.

Clients de Novelis en Europe



Aéronautique et aérospatiale



Industrie automobile



Fabricants de canettes



Produits spéciaux*

* Pour l'architecture et la construction, les emballages ou les échangeurs thermiques par exemple

fascinant d'observer comment, à partir d'un bloc de 4 à 5 m de long, on obtient peu à peu une bande de plus de 200 m. Pour finir, celle-ci est enroulée sous forme de bobine et transportée par un véhicule électrique autonome dans un entrepôt à hauts rayonnages tout aussi automatisé pour y refroidir.

Après cette étape, les bobines passent sur une ligne de laminage à froid. Il y a un ou plusieurs passages selon l'épaisseur de tôle souhaitée par le client. Chaque passage est suivi d'une phase de refroidissement dans l'entrepôt où les bobines évacuent la chaleur générée par le laminage.

Des produits semi-finis pour l'industrie automobile

Avec ses quelque 500 collaborateurs, l'usine Novelis de Sierre produit presque exclusivement des bandes d'aluminium pour l'industrie automobile. Celles-ci sont, d'une part, transportées par des trains complets CFF Cargo sur le site Novelis de Göttingen, d'où elles poursuivent leur trajet en train jusqu'à Nachterstedt (à 100 km au nord-ouest de Leipzig) pour la suite de l'usinage.

Mais CFF Cargo livre aussi directement des bobines d'aluminium à des clients finaux comme le constructeur automobile Jaguar à Birmingham (Grande-Bretagne). Ces transports nécessitent des wagons spéciaux dotés de conteneurs, car l'usine Jaguar de Birmingham ne possède pas de raccordement direct au réseau ferroviaire. Les conteneurs doivent donc ensuite parcourir quelques centaines de mètres supplémentaires sur route.

Outre la production, Sierre dispose aussi d'un centre de recherche et développement, qui travaille par exemple sur des alliages d'aluminium à fort pourcentage de matériau recyclé résistant aux impacts pour le secteur automobile.

Le transport, partie intégrante de la production

Comme l'explique Daniel Brenner, l'entrepôt de l'usine de Sierre offre une capacité limitée. «Il faut donc que la livraison et l'enlèvement fonctionnent parfaitement. En la matière, l'expérience avec CFF Cargo s'est révélée positive.»

Quand, à la sortie du confinement dû à la pandémie de coronavirus, la demande de la part des clients de Novelis



a soudainement repris, allant même jusqu'à dépasser les volumes antérieurs, CFF Cargo a su réagir vite et avec souplesse. Et a ainsi pu fournir à temps

«Chez Novelis, les transports ferroviaires sont planifiés comme des heures-machine.»

Daniel Brenner, responsable Logistique, Novelis, Sierre

les capacités de transport nécessaires. «Chez nous, les transports sont planifiés dans la production au même titre que les laminoirs et autres machines, note Daniel Brenner. Ils font partie intégrante de la production. La fiabilité et la ponctualité des transports sont donc essentielles.»

L'avis de l'expert



Jan J. Schneegans, Senior Manager Logistics, Novelis Europe

«La flexibilité est le point fort de CFF Cargo»

Qu'attend Novelis de ses partenaires logistiques?

La flexibilité est essentielle pour nous. Au printemps 2020, au début de la pandémie de coronavirus, nous avons dû réduire massivement nos volumes de transport, car l'activité s'est effondrée. Puis, quand la situation s'est stabilisée, nous avons de nouveau eu besoin de ces capacités. Il est essentiel pour nous qu'un partenaire logistique puisse réagir vite dans de telles situations. Et ce n'est pas toujours le cas avec le train. Mais CFF Cargo a parfaitement répondu à nos attentes.

Avez-vous d'autres attentes?

Nous devons pouvoir collaborer main dans la main avec nos partenaires logistiques, aussi bien en cas de problème que pour élaborer de nouveaux concepts de transport. Quand de nouveaux flux de matériaux nécessitent des solutions de transport encore inédites, les partenaires doivent y réfléchir et nous faire des propositions. Avec CFF Cargo, cela fonctionne très bien. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons prolongé d'un an et demi notre contrat avec CFF Cargo portant

sur les trains complets entre Sierre et Göttingen.

Quels sont les atouts du fret ferroviaire?

Pour le transport de gros volumes sur de grandes distances, le train est plus économique que le transport routier. Il est aussi plus durable, ce qui compte beaucoup pour Novelis. Nous sommes le leader mondial du recyclage d'aluminium, qui ne consomme que 5% de l'énergie nécessaire à l'extraction d'aluminium primaire par électrolyse à partir de la bauxite, et émet d'autant moins de gaz à effet de serre. Le recyclage de l'aluminium s'inscrit donc dans une démarche de grande durabilité. Mais nous voulons aussi que nos transports soient durables. C'est pourquoi nous misons le plus possible sur le fret ferroviaire et avons significativement augmenté la part du rail ces dernières années, passant de 0,4 million de tonnes en 2010 à 1,4 million environ en 2020. Cette proportion s'élève à 85% pour le transport inter-usines du groupe. Et Novelis souhaite encore étendre la part du train dans ses transports de marchandises, y compris par wagons isolés, pour aller jusqu'aux sites des clients.

Chronologie de la réalisation de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)

1989: fondation de l'association de l'Initiative des Alpes et lancement de l'initiative populaire dans les gorges de Schöllenen.

1992: le peuple accepte la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes et donc les tunnels de base du Gothard, du Ceneri et du Lötschberg.

1994: le peuple approuve l'«Initiative pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit (Initiative des Alpes)».

2001: la limite de poids des camions passe progressivement de 28 à 40 tonnes. Les cols alpins suisses deviennent plus attractifs pour le transit.

1998: le peuple dit oui à l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), taxe payée pour l'utilisation des routes par les camions et calculée en fonction du poids et de la distance.

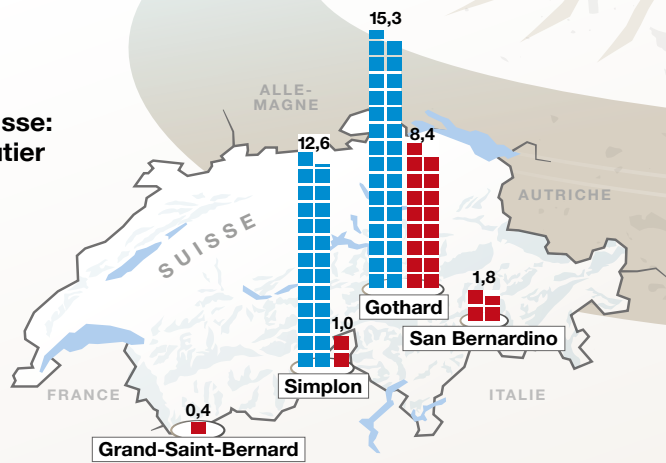
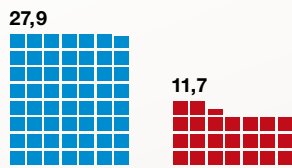
30 ans de politique de transfert nodal

La politique de transfert nodal de la Suisse est un succès grâce à l'Initiative des Alpes. Revue de l'évolution du transport de marchandises ferroviaire et routier à travers les Alpes.

Ça roule à travers la Suisse: trafic marchandises routier et ferroviaire

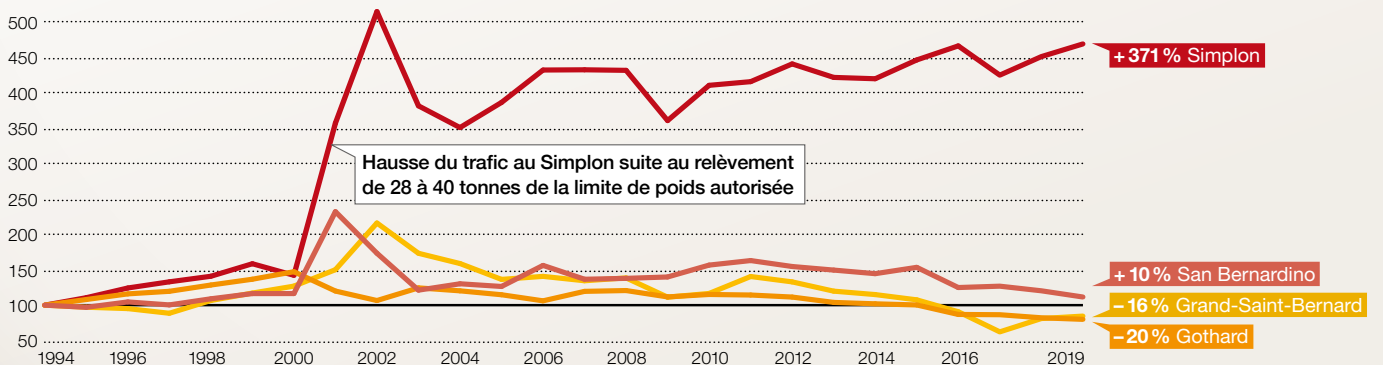
Trafic marchandises transalpin en mio de tonnes nettes en 2018

■ sur les rails ■ sur la route



Hausse et baisse: évolution dans le trafic lourd

Évolution du nombre de véhicules routiers lourds dans le trafic de marchandises transalpin en Suisse, valeurs indexées (base 1994 = 100)



Infographie: D. Röttele et M. Stünzi/infografik.ch à la demande de l'Initiative des Alpes · Sources: Office fédéral de la statistique, Office fédéral des transports, Office fédéral des routes

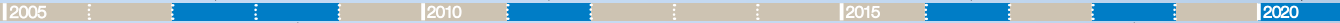
EN BREF

2007: mise en exploitation du tunnel du Lötschberg.

2011: objectif intermédiaire de 1 million de camions manqué.

2016: mise en exploitation du tunnel de base du Gothard pour le trafic ferroviaire.

2020: inauguration du tunnel de base du Ceneri et ouverture de la ligne au transport ferroviaire à travers les Alpes.

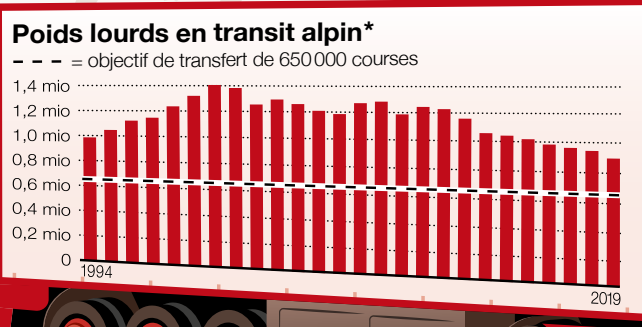


2008: la nouvelle loi sur le transfert du transport de marchandises impose au Conseil fédéral de négocier avec l'étranger une bourse du transit alpin.

2018: objectif de transfert manqué: plus de 900 000 camions traversent encore les Alpes.

Volumes transportés sur les rails à travers les Alpes suisses

Transport de marchandises ferroviaire en mio de tonnes nettes en 2018



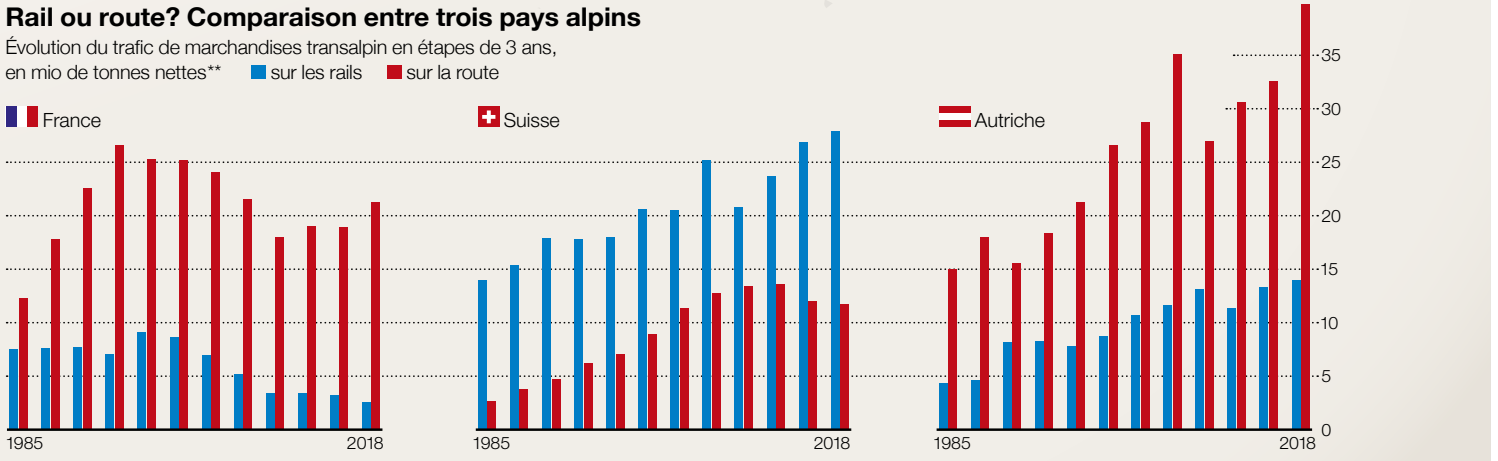
Rail ou route? Comparaison entre trois pays alpins

Évolution du trafic de marchandises transalpin en étapes de 3 ans, en mio de tonnes nettes**

■ France

■ Suisse

■ Autriche



* En Suisse, poids dépassant 3,5 tonnes ** Sur le tronçon entre le tunnel du Fréjus en France et le col du Brenner en Autriche (Arc alpin intérieur)

A photograph of two people, a man and a woman, standing in an industrial setting. The man on the left is wearing a white hard hat, safety glasses, a light blue shirt, and an orange high-visibility vest. He is pointing towards the right. The woman on the right is wearing an orange hard hat, a white shirt, and an orange high-visibility vest. They are standing on a large pile of grey material, possibly cement or gravel. In the background, there is a large structure with the Holcim logo and the word 'Holcim' written on it. The sky is clear and blue.

«Les optimisations ne sont possibles qu’avec la collaboration des clients.»

Simon Kronenberg, CEO de Holcim, et Désirée Baer, CEO de Cargo, commentent leur prise de fonction et justifient la consolidation de la collaboration entre les deux entreprises.

Interview: Robert Wildi Photos: Daniel Winkler

M. Kronenberg, nous sommes à Hüntwangen, plus grande gravière de Suisse et important hub ferroviaire pour Holcim. Comment la crise du coronavirus a-t-elle affecté vos activités quotidiennes ici?

Simon Kronenberg: C'est une année singulière pour nous aussi. Au début de la crise, la priorité absolue était naturellement de protéger nos employés. Nous avons réagi suffisamment tôt et adopté les mesures nécessaires. Selon moi, l'Office fédéral de la santé publique est également intervenu de manière rapide et efficace, avec des directives claires, tout comme la Société Suisse des Entrepreneurs, qui a élaboré un plan en cinq points judicieux relatif à la gestion de crise sur les chantiers suisses. La majorité des chantiers a pu rester en activité presque sans interruption. Nos opérations ont pu se poursuivre, avec quelques exceptions au Tessin et en Romandie.

Vous n'avez repris le poste de CEO de Holcim Suisse de votre prédécesseur, Nick Traber, qu'en octobre. Comment se sent-on à l'idée d'occuper un tel poste en cette année «folle» de coronavirus?

Kronenberg: Je prends mes fonctions à un moment certes difficile, mais vraiment passionnant. Ce que je peux déjà dire avec certitude: c'est une année pendant laquelle nous avons tous beaucoup appris. En tant qu'entreprise, nous nous sommes adaptés très rapidement à l'évolution de la situation, et avons pu accélérer et améliorer les processus numériques à tous les niveaux. Le télétravail a également très bien fonctionné. Dans cette situation aussi extrême, on apprend également beaucoup de choses sur le plan personnel.

M^{me} Baer, vous avez aussi repris le poste de CEO de CFF Cargo en mars 2020, peu avant le confinement.

Désirée Baer: Ce n'est pas la façon dont j'avais imaginé mes débuts. Je voulais rencontrer personnellement de nombreux clients afin de discuter de projets et de défis communs. Mais nous avons dû réagir rapidement avec des mesures organisationnelles pour protéger les employés et des ajustements flexibles de nos offres pour répondre à l'évolution des besoins des clients.

Certains clients Cargo ont connu un boom lors du confinement. Comment avez-vous pu les aider?

Baer: C'est vrai. La poste et divers clients du commerce de détail ne pouvaient plus suivre le rythme des livraisons, car au début de la pandémie,



«2020 est une année pendant laquelle nous avons tous beaucoup appris», affirme S. Kronenberg.

les gens ont fait des stocks et les ventes en ligne ont fortement augmenté. Nous avons ainsi pu développer des solutions individuelles et innovantes avec nos clients dans un délai très court. Le printemps dernier, nous avons fait preuve de rapidité et de flexibilité, des qualités qui ne nous sont pas souvent attribuées.

«Plus de points de desserte pour la vente au détail sont souhaitables.»

Simon Kronenberg,
CEO de Holcim Suisse et Italie

M. Kronenberg, êtes-vous satisfait de votre partenariat actuel avec CFF Cargo?

Kronenberg: Nous collaborons avec CFF Cargo depuis bien longtemps. Cette collaboration a fait ses preuves et nous a permis de réaliser de grands chantiers avec succès. Nous apprécions le fait de pouvoir développer conjointement des solutions aux défis actuels tels que le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail. Nous transportons actuellement 1 million de tonnes de gravier par an par le rail depuis Hüntwangen, ce qui représente 70% du volume total. Pour le ciment, les chemins de fer assurent actuellement 40% des transports. Nous aimerions renforcer nos activités dans ce domaine, car la question du développement durable est une priorité chez Holcim. Un plus grand nombre de points de desserte est donc souhaitable. Cela nous permettrait de vendre du ciment et du gravier au détail de manière encore plus systématique.





Désirée Baer est convaincue que seule une stratégie commune permettra d'atteindre l'objectif.

Quelles mesures CFF Cargo entend-elle prendre pour inciter ses clients à se tourner encore plus vers le rail?

Baer: La demande du client de fournir rapidement des points de desserte est tout à fait compréhensible, mais elle génère des coûts considérables. Nous essayons toujours de prendre en compte toutes les chaînes de transport et de création de valeur pour tous les clients et de rechercher des potentiels d'amélioration réalisables ensemble. Notre approche la plus importante est l'automati-

«Notre objectif n°1: augmenter systématiquement l'efficacité par la numérisation et l'automatisation.»

Désirée Baer,
CEO de CFF Cargo

sation. Pour le trafic par wagons complets, l'attelage se fait encore manuellement. Cela présente deux inconvénients: d'une part, cela fait perdre du temps au client et d'autre part, cela augmente les coûts en raison de l'implication de ressources humaines. Si les processus d'attelage, essais du frein et autres vérifications pouvaient être entièrement automatisés, les deux parties en tireraient un avantage considérable. Nous y travaillons.

C'est une sorte de dette portable de CFF Cargo?

Baer: Pas du tout, l'automatisation n'est possible que si les clients et les détenteurs mettent leurs technologies à niveau et modernisent leurs wagons en conséquence. La stratégie doit être commune et les investissements assumés par toutes

les parties concernées. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas progressé aussi vite que nous le souhaiterions. Les investissements financiers sont très élevés pour toutes les parties. Pour réaliser ce «big bang», les politiques doivent également agir, et ce au-delà des frontières suisses.

Holcim Suisse est-elle prête à soutenir une automatisation améliorée du trafic par wagons complets?

Kronenberg: Holcim encourage fortement l'innovation dans les domaines de la numérisation et de l'automatisation, et ce tout au long de la chaîne de création de valeur. Nous collaborons déjà étroitement avec CFF Cargo pour la logistique. Mais nous n'avons pas encore épuisé notre potentiel d'améliorations. Le développement des capacités de transport ferroviaire est essentiel pour Holcim Suisse, car le développement durable est l'une de nos principales priorités stratégiques.

Cela se reflète-t-il aussi dans votre circuit de recyclage? Quelles améliorations durables avez-vous réalisées récemment?

Kronenberg: Nous optimisons à tous les niveaux: cela commence par la recherche constante de matières premières et de combustibles alternatifs. En 2018, nous avons lancé le premier ciment écologique au monde, fabriqué à partir de gravats mélangés provenant d'objets de démolition. Nous produisons également un béton qui est recyclable dans le cadre du cycle fermé des matériaux de construction et réduit les émissions de CO₂. Depuis les années 90, nous avons réduit les rejets de CO₂ de 30%. Et d'ici 2050, Holcim Suisse veut produire des matériaux de construction recyclables et climatiquement neutres.

Que peut offrir CFF Cargo en matière de développement durable?

Baer: Grâce aux centrales hydroélectriques des

Les interlocuteurs



Simon Kronenberg a repris la direction de Holcim Suisse et Italie début octobre 2020. Il a rejoint le groupe Lafarge Holcim en 2007, son dernier poste étant responsable commercial chez Holcim Suisse et Italie. Il a un diplôme de l'Université de Saint-Gall en économie.

Désirée Baer est CEO de CFF Cargo depuis mars 2020. À partir de début 2017, elle a dirigé Securitrans, un opérateur occupant près de 1000 personnes, chargé d'assurer la sécurité dans les gares et sur les chantiers. Auparavant, elle a été pendant sept ans membre de la Direction de CFF Infrastructure, où elle était responsable de divers secteurs, dont la gestion de la flotte, la production, la logistique, les achats, la vente et l'informatique. D. Baer est économiste d'entreprise diplômée de l'Université de Saint-Gall. Elle a une grande expérience de direction qu'elle a acquise dans le conseil en entreprise et en qualité de dirigeante d'une start-up.

CFF, nous roulons déjà à 90% avec des énergies renouvelables, et l'objectif est d'être à 100% d'ici 2025. D'ici 2030, l'ensemble des CFF et nous en tant que filiale voulons également être totalement neutres sur le plan climatique. Pour y parvenir, les Chemins de fer fédéraux doivent réduire de 30% l'énergie totale consommée aujourd'hui, ce qui n'est pas une mince affaire. Cet objectif correspond à la consommation énergétique annuelle de 212 000 ménages. Les locomotives présentent un grand potentiel d'économie d'énergie. D'ailleurs, nous réalisons actuellement des essais avec une locomotive hybride.

Dernière question à vous deux. Qu'attendez-vous de 2021?

Kronenberg: Je suis convaincu que nous allons tirer de nombreuses leçons instructives de l'année 2020. Les priorités pour 2021 sont claires: nous allons poursuivre rigoureusement notre feuille de route en matière de durabilité et de numérisation. Je suis confiant en ce qui concerne les commandes à court et moyen terme en Suisse. Les grands projets d'infrastructure prévus pour 2022–2025 nous offrent des opportunités de croissance intéressantes.

Baer: En 2021, nous voulons de toutes nos forces nous rapprocher de notre objectif n°1: augmenter systématiquement l'efficacité par la numérisation et l'automatisation. Il y va de notre compétitivité par rapport à la route, à laquelle notre entreprise doit se mesurer chaque jour. En outre, il est important pour nous de pouvoir compter sur nos clients pour mettre également en place des synergies dans toute la chaîne de production et de création de valeur. Pour terminer, je souhaite que la Confédération clarifie ses orientations politiques. On veut que nous accélérions le transfert du trafic marchandises de la route au rail grâce à des offres innovantes et tournées vers l'avenir. Cependant, selon la législation actuelle, cela doit être rentable, ce qui peut limiter le passage au rail.

Commander plus facilement

Dans les coulisses, CFF Cargo travaille activement à la modernisation de ses processus et systèmes. Au cœur du projet, le développement d'un nouveau portail de commande. Holcim fait partie des premiers clients à avoir essayé «Cargo eBooking», avec un bilan positif.

Texte: Manuel Bühlmann Illustration: Esther Stüdi

Tout numérique

Le projet-clé «Greenfield» vise à simplifier les processus et systèmes de CFF Cargo. Le but est de fournir aux clients une interface numérique pratique et moderne et d'instaurer des processus simplifiés dans l'entreprise. De la commande, la réservation et la planification à la facturation, en passant par le transport, tout sera d'un seul tenant à l'avenir. C'est dans le cadre de «Greenfield» que le nouveau portail clients «Cargo eBooking» est venu compléter CFF Cargo Digital.

En savoir plus sur Cargo Digital:



Pour recevoir leurs marchandises au bon moment au bon endroit, les clients de CFF Cargo passent commande depuis des années sur CIS-online. La plate-forme de réservation a fait ses preuves, mais est aujourd'hui quelque peu dépassée. C'est pourquoi, dans le cadre de sa numérisation, CFF Cargo a développé sous la marque CFF Cargo Digital un nouveau portail de commande attrayant qu'il introduit progressivement. «Cargo eBooking» offre aux clients un accès moderne, simple et performant au transport ferroviaire. Grâce à

une communication numérique transparente, les commandes de clients apparaissent dans le système en quelques secondes. Le contrôle et la réponse au client sont automatisés.

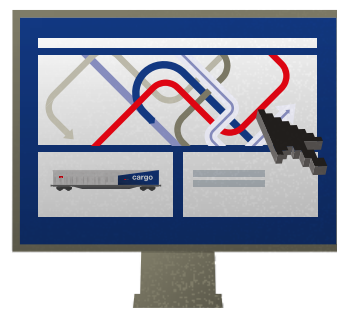
Les collaborateurs de CFF Cargo profitent également des avantages de «Cargo eBooking», car ils dépendent eux aussi d'une planification minutieuse des transports. C'est la seule façon de mener à bien le travail logistique titanesque qu'est l'approvisionnement de la Suisse par CFF Cargo: chaque jour, 200 000 tonnes nettes de marchandises sont acheminées par le train dans tout le pays. Cela correspond à environ 29,6 millions de tonnes nettes par an, soit près de 10 000 trajets en camion par jour.

Développer, tester, optimiser

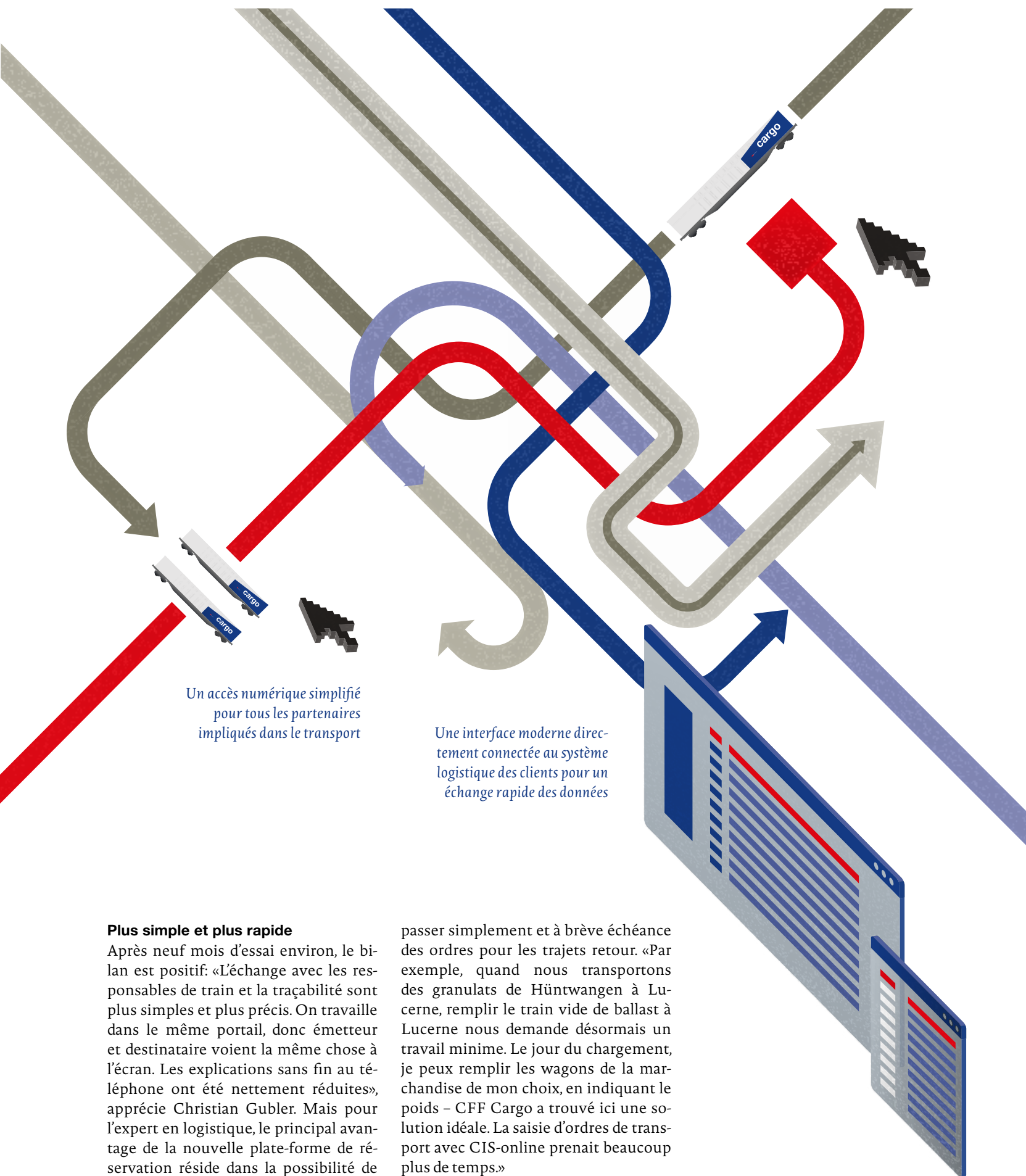
Pour lancer son nouveau portail de commande, CFF Cargo mise depuis le début sur une méthode itérative. Les fonctions nécessaires sont développées les unes après les autres, testées avec les clients puis implémentées de façon ciblée. Les responsables font ainsi des expériences en continu et peuvent organiser et perfectionner le processus de commande avec les clients. L'échange de données automatique est également modernisé dans ce contexte. La nouvelle interface système «Cargo API» permet aux clients intéressés de bénéficier des mêmes fonctions tout en ayant en plus la possibilité de connecter le portail de commande à leur propre système logistique. Pour les clients, le processus de commande sera ainsi encore simplifié à l'avenir.

Impliqué dès le début

Holcim Suisse fait partie des premiers clients à travailler avec «Cargo eBooking». Christian Gubler, responsable technique Vente de granulats et logistique chez Holcim, a été convié à une présentation par CFF Cargo Digital en janvier 2019. On était encore bien loin à cette date de la version finale du nouveau portail de commande. Il s'agissait surtout de présenter aux clients la vision derrière le projet et de se renseigner sur leurs attentes vis-à-vis d'une solution logicielle moderne. «Pour un client, il est très appréciable d'être impliqué aussi tôt dans le processus», déclare Christian Gubler. La première version du portail de commande a été déployée dès le quatrième trimestre 2019, et Christian Gubler a donc pu commencer à la tester.



Une fenêtre de commande et de réservation interactive pour une saisie rapide des commandes



Un accès numérique simplifié pour tous les partenaires impliqués dans le transport

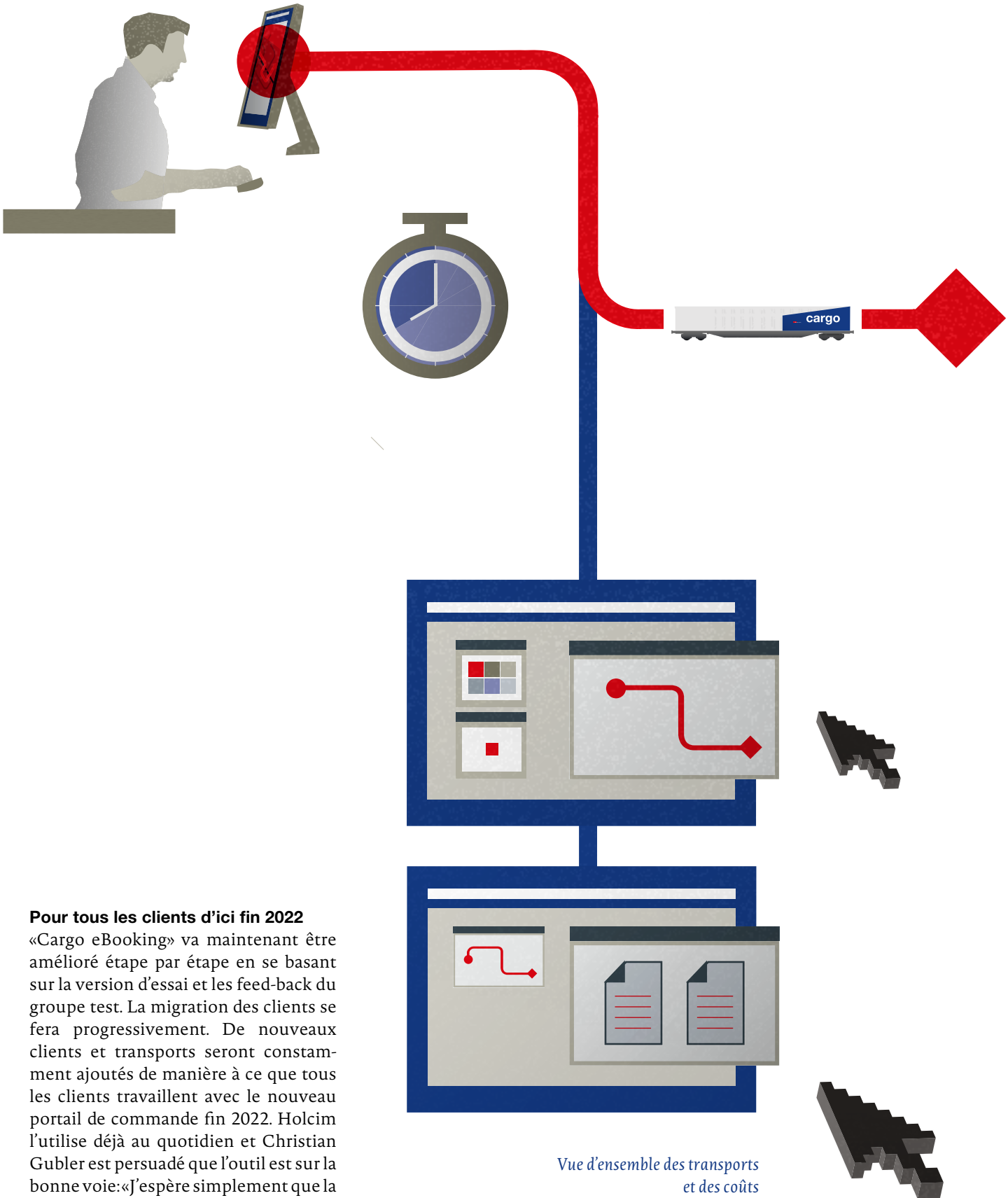
Une interface moderne directement connectée au système logistique des clients pour un échange rapide des données

Plus simple et plus rapide

Après neuf mois d'essai environ, le bilan est positif: «L'échange avec les responsables de train et la traçabilité sont plus simples et plus précis. On travaille dans le même portail, donc émetteur et destinataire voient la même chose à l'écran. Les explications sans fin au téléphone ont été nettement réduites», apprécie Christian Gubler. Mais pour l'expert en logistique, le principal avantage de la nouvelle plate-forme de réservation réside dans la possibilité de

passer simplement et à brève échéance des ordres pour les trajets retour. «Par exemple, quand nous transportons des granulats de Hüntwangen à Lucerne, remplir le train vide de ballast à Lucerne nous demande désormais un travail minime. Le jour du chargement, je peux remplir les wagons de la marchandise de mon choix, en indiquant le poids – CFF Cargo a trouvé ici une solution idéale. La saisie d'ordres de transport avec CIS-online prenait beaucoup plus de temps.»





Vue d'ensemble des transports
et des coûts

Pour tous les clients d'ici fin 2022

«Cargo eBooking» va maintenant être amélioré étape par étape en se basant sur la version d'essai et les feedback du groupe test. La migration des clients se fera progressivement. De nouveaux clients et transports seront constamment ajoutés de manière à ce que tous les clients travaillent avec le nouveau portail de commande fin 2022. Holcim l'utilise déjà au quotidien et Christian Gubler est persuadé que l'outil est sur la bonne voie: «J'espère simplement que la version finale ne sera pas surchargée de fonctions et qu'elle restera aussi facile à utiliser que les versions avec lesquelles j'ai travaillé jusqu'à présent.»

Une bouffée d'air



Atmosphère étouffante dans le Ceneri? Non. 50 ventilateurs à jet garantissent les échanges d'air nécessaires dans le nouveau tunnel de base. Répartis sur toute la longueur, ils sont montés principalement à proximité des portails et au cœur du tunnel. La ventilation est assurée par 34 gros ventilateurs de 1,4 tonne et 55 kilowatts chacun et 16 ventilateurs plus petits de 850 kilogrammes et 37 kilowatts. Ils peuvent être utilisés dans les deux sens et, en cas d'événement, être pilotés par groupes. Contrairement au tunnel de base du Saint-Gothard, le Ceneri ne comporte pas d'autres centrales de ventilation.



Bien planifier et réagir vite

Pour que marchandises, wagons et collaborateurs se trouvent au bon moment au bon endroit, une planification minutieuse est nécessaire. Nous avons rencontré deux professionnels chargés de cette parfaite orchestration et de la résolution des problèmes au quotidien. Entretien avec la préparatrice Transport Meri Stepanoska et le chef d'équipe Micha Diefenbacher.

Texte: Karin Rechsteiner **Photos:** Stefan Kubli, Fred Merz



«Mon savoir-faire de chef de manœuvre sur le terrain m'aide beaucoup dans mon nouveau travail de chef d'équipe au bureau.»

Micha Diefenbacher,
chef d'équipe

Micha Diefenbacher,
chef d'équipe

Toujours joignable, dans l'anticipation et en déplacement: voici Micha Diefenbacher. À 25 ans, il est devenu chef d'équipe à Frauenfeld le 1^{er} septembre. Dans le cadre de ses fonctions, il surveille les transports, est responsable de leur traitement administratif et est le premier interlocuteur des clients et collaborateurs en cas de problème.

Quand une locomotive reste à l'arrêt, qu'un train a du retard ou que la marchandise n'est pas prête chez le client, le téléphone de Micha Diefenbacher sonne. Son métier? Résoudre les

problèmes! Rires de l'intéressé: «En fait, mon but est de faire en sorte qu'il n'y ait pas de problèmes.» Comment? En agissant de façon proactive et en gardant une vue d'ensemble, en réfléchissant et surtout en anticipant. Par exemple, Micha Diefenbacher voit sur le planning du jour qu'un transport est prévu, mais que les wagons correspondants manquent à l'appel. Il demande aussitôt le matériel roulant requis. Dans le meilleur des cas, l'équipe de manœuvre concernée ne sait même pas que quelques heures plus tôt, le matériel de transport manquait. «J'essaie d'être plus rapide que l'équipe pour qu'elle puisse faire son travail sereinement», explique M. Diefenbacher.

Il cherche aussi à délester le client au maximum. S'il voit qu'un train a du retard, il appelle directement le client

avant même que celui-ci ait été prévenu automatiquement par le système. Les chefs d'équipe sont mobilisés 24h/24 du lundi au vendredi, et travaillent en trois équipes. Alors que l'organisation était jusqu'à présent centralisée à Saint-Gall, Cargo a décentralisé cette fonction à l'automne. En Suisse orientale, les chefs d'équipe interviennent désormais sur cinq sites différents. «Il est important d'être personnellement en contact avec les clients et les équipes de manœuvre et de mécaniciens», estime M. Diefenbacher, qui était lui-même chef de manœuvre sur le terrain avant son changement de poste. «C'est une expérience qui m'aide énormément.»

Ainsi, il connaît parfaitement les processus de manœuvre et ses gares de Frauenfeld, Sulgen et Schaffhouse. Il est





donc un interlocuteur accessible pour ses clients et les équipes. La planification du personnel représente un défi pour lui. En effet, entre 17h00 et 7h00 du matin, le chef d'équipe est chargé de trouver un remplaçant si quelqu'un est absent. Et les défis ne manquent pas non plus dans les contacts directs avec la clientèle. «Lorsqu'un client en colère m'appelle pour se plaindre de l'enlèvement tardif de ses wagons chargés, je dois garder la tête froide», commente M. Diefenbacher. Il est important de se montrer compréhensif envers le client et de trouver des solutions le plus vite possible. Et quand tout marche parfaitement, alors? Il n'a rien à faire? Micha Diefenbacher réfléchit une seconde avant de rire: «Il y a toujours quelque chose à faire et souvent, le problème

suivant ne tarde pas à arriver.» On pourrait penser qu'à côté de ce métier exigeant, le jeune homme aspire à la tranquillité dans sa vie privée, mais il n'en est rien. Il consacre chaque minute de son temps libre à sa grande passion: la production de musique électronique.

Meri Stepanoska, préparatrice Transport

Après six années passées chez CFF Cargo, Meri Stepanoska a de nouveau vécu son premier jour de travail chez Cargo le 1^{er} septembre, cette fois dans ses nouvelles fonctions de préparatrice Transport. Nulle trace de stress chez elle. «Nous avons été bien préparés à notre nouvelle fonction», apprécie-t-elle. Car comme le poste de chef d'équipe, le rôle de préparateur Transport a été redéfini et décentralisé. Cargo a préalablement constitué une équipe interdisciplinaire pour clarifier les questions en suspens et veiller à ce que chacun soit bien informé et prêt à occuper son nouveau poste.

«Chez CFF Cargo,
on est sollicité
et encouragé, et
j’y apprends toujours
de nouvelles choses.»

Meri Stepanoska,
préparatrice Transport



En tant que préparatrice Transport, Meri Stepanoska établit la planification annuelle pour le personnel de manœuvre et les mécaniciens, et l’adapte en continu en fonction des évolutions en cours d’année. Elle planifie aussi l’utilisation des différentes locomotives, réserve les sillons et coordonne les transports réguliers mais aussi spéciaux, comme les transports de machines de chantier, les transports pour l’armée ou pour le Cirque Knie. Et bien sûr, Meri Stepanoska sait aussi quand et où il y a des travaux, et en tient compte dans la planification.

Meri Stepanoska travaille chez CFF Cargo depuis 2014 déjà. Elle a suivi une formation d’employée de commerce en transports publics avant de devenir régulatrice à Bâle et Olten. Elle

a ainsi acquis une expérience professionnelle précieuse, mais aussi appris l’allemand et l’italien car toutes les régions linguistiques sont représentées au sein de la centrale. Originaire de Suisse romande, la jeune fille de 25 ans y est retournée en 2016. Elle a commencé comme collaboratrice ORS (gestion opérationnelle RCP) à Lausanne Triage où elle gérait les activités opérationnelles journalières. Elle accompagnait aussi les apprentis dans leur formation d’agent(e) de transports publics CFC et participait à leurs examens finaux en tant qu’experte.

Et depuis peu, elle est donc préparatrice Transport à Genève La Praille. Que faut-il pour établir des plans aussi complexes? Meri Stepanoska rit: «Une bonne organisation et pas mal

d’imagination.» Mais son métier exige aussi de l’endurance et une bonne dose de flexibilité. Car malgré une planification qui se fait parfois à long terme, elle doit réagir rapidement aux événements actuels et chercher des remplaçants quand des collaborateurs sont absents. Y a-t-il des tâches qui l’impressionnent? «L’établissement de la planification annuelle est nouveau pour moi», admet-elle. Mais au cours de la première année, elle sera aidée et suivie de près par un collègue expérimenté. «Je suis sûre que je vais vite apprendre et que je maîtriserai bientôt aussi cette planification à grande échelle.»



À l'heure pour l'entrée dans une nouvelle ère

Plus rapide, plus efficiente, plus fiable: avec la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), une nouvelle ère du fret ferroviaire en Europe va débuter à la mi-décembre 2020. La Suisse met en service le tunnel de base du Ceneri et le corridor de 4 mètres dans les temps, mais les travaux de construction internationaux sont toujours en cours. Qu'est-ce que cela signifie pour les clients de CFF Cargo?

Texte: Michelle Russi

Le chemin menant à l'aboutissement du projet de la NLFA ne va pas devenir plus facile. Le peuple nous a donné un mandat. Nous ne nous laissons pas freiner.» Tels furent les mots du conseiller fédéral de l'époque, Adolf Ogi, à l'adresse des participants à une réunion au Département fédéral des transports et de l'énergie à Berne. Dix jours plus tôt, le 27 septembre 1992, le peuple suisse avait approuvé la construction de la NLFA. 64% avaient dit oui aux trois tunnels de base – Lötschberg, Saint-Gothard et Ceneri – et donc au transfert du trafic de marchandises transalpin vers le rail.

28 ans plus tard, le tunnel de base du Ceneri est officiellement ouvert. Il passe des mains du maître d'ouvrage, AlpTransit Gotthard SA, aux CFF. Nous sommes le 4 septembre 2020: plus que trois mois et des trains de voyageurs et de marchandises circuleront à travers cet ouvrage de 15,4 kilomètres de long qui a coûté 3,6 milliards d'euros. Et avec la mise en service du Ceneri à la mi-décembre 2020, la NLFA deviendra elle aussi une réalité.



Les trois tunnels de base de la NLFA

	Lötschberg	Saint-Gothard	Ceneri
Longueur	34,6 km	57,1 km	15,4 km
Portail nord	Frutigen BE	Erstfeld UR	Camorino TI
Portail sud	Raron VS	Bodio TI	Vezia TI
Excavation des tubes principaux dès	Septembre 2000	Novembre 2002	Mars 2010
Mise en service	2007	2016	2020
Coûts État des prix 1998 ¹ pratiqué ²	4,3 mia CHF 5,3 mia CHF	9,4 mia CHF 12,2 mia CHF	2,8 mia CHF 3,6 mia CHF
Capacité en trains/jour	Marchandises: 80 Voyageurs: 50	Marchandises: 260 Voyageurs: 65	Marchandises: 170 Voyageurs: 180

¹ État des prix 1998 = hors renchérissement, TVA et intérêts immobiliers

² État des prix pratiqué = renchérissement inclus, TVA et intérêts immobiliers

Source: Office fédéral des transports: dépliant «La NLFA», 2020



Un moment à inscrire dans les livres d'histoire: le 4 septembre 2020, Simonetta Sommaruga, présidente de la Confédération, coupe le ruban d'inauguration du nouveau tunnel de base du Ceneri.

Les avantages de la NLFA

Adolf Ogi avait donc raison: la Suisse ne s'est pas laissée freiner dans la construction de la NLFA, pas même par la pandémie de coronavirus. Bien que l'essai technique dans le tunnel de base du Ceneri ait dû être suspendu pendant quatre semaines au printemps 2020, ce retard a pu être rattrapé. Daniel Salzmann, responsable de l'axe nord-sud du Saint-Gothard aux CFF, déclare: «Heureusement, la situation s'est rapidement stabilisée et nous avons pu revenir au calendrier initial.» En plus du Ceneri, le nouveau corridor de 4 mètres pour le transport de semi-remorques sur les lignes Bâle-Chiasso et Bâle-Luino a été achevé à temps pour le changement d'horaire de 2020. Ces innovations apportent des avantages significatifs pour le fret ferroviaire national et international.

● Une capacité supérieure

Cet axe de transit met 210 sillons par jour à la disposition du trafic de marchandises. En raison des travaux de finition encore en cours dans le tunnel de base du Saint-Gothard, la capacité totale de 260 sillons ne pourra être exploitée avant fin 2022. Le nombre de sillons disponibles est néanmoins suffisant pour répondre à la demande actuelle.

● Un gain de temps

La durée du voyage de Rotterdam à Milan est réduite d'environ deux heures.

● Des trains plus longs, plus lourds et plus rapides

À partir de décembre 2020, des trains de marchandises allant jusqu'à 750 mètres de long et pesant jusqu'à 2150 tonnes dans le sens nord-sud et 2000 tonnes dans le sens sud-nord pourront circuler sur cet axe. Pour l'instant, les trains longs ne pourront circuler que sur la ligne via Luino et, à partir de l'été 2021, probablement aussi via Chiasso. Le passage de trains pouvant aller jusqu'à 750 mètres de long sera possible via Luino à partir de fin 2022 et via Chiasso à partir de fin 2023. La vitesse maximale des trains de marchandises est généralement de 100 km/h.

● Des transports plus durables

Après une phase de construction, la capacité quotidienne montera à plus de 3000 emplacements pour semi-remorques à partir de fin 2022. CFF Cargo réduit les émissions de CO₂ de 0,3 tonne par semi-remorque transportée, ce qui représente environ 60 000 ballons de CO₂. À pleine charge, 890 tonnes de CO₂ peuvent être économisées chaque jour.

● Une plus grande fiabilité

La collaboration internationale est constamment améliorée grâce au programme «Chance Ceneri» en cours. L'objectif est de parvenir à une planification internationale des sillons, à une meilleure coordination des chantiers et à une optimisation des temps d'arrêt aux frontières.

Un tout nouvel horaire

Les sillons ne seront pas encore disponibles à leur pleine capacité lorsque le tunnel de base du Ceneri sera mis en service. D'une part, les travaux de construction se poursuivront sur la ligne de Luino et à la gare de Gallarate jusqu'à fin 2022, et à la gare de Chiasso probablement jusqu'à fin 2023. D'autre part, les travaux de finition des installations de sécurité du tunnel de base du Saint-Gothard sont toujours en cours. Daniel Salzmann explique: «Il est évident que les tunnels du Saint-Gothard et du Ceneri ne seront pas exploités à fond dès le départ. Ce sont des chantiers historiques, censés répondre à la hausse de la demande pendant de nombreuses années.» Concrètement, à partir du changement d'horaire 2020 et jusqu'à fin 2022, le trafic de marchandises bénéficiera de quatre à cinq sillons en alternance par heure et par direction. Le concept cible prévoit six sillons dans le Saint-Gothard et quatre dans le Ceneri. Actuellement, le tunnel de base du Saint-Gothard fonctionne à peu près à 50% de sa capacité: 140 trains de voyageurs et de marchandises y passent chaque jour en moyenne, contre 270 possibles, avec environ les deux tiers environ destinés au trafic de marchandises.

Un tout nouvel horaire sera mis en service au Ceneri, faisant se succéder trains rapides longue distance, trains de marchandises longs et lourds, et RER. «Cela force encore plus le respect que l'exploitation du tunnel», déclare M. Salzmann. La coordination du réseau sera très exigeante en raison de sa densité mais aussi de l'hétérogénéité du trafic, il n'y a pratiquement pas d'équivalent au niveau international. Le défi consiste à faire en sorte que les différents types de trains ne se gênent pas. Par exemple, un train longue distance roule jusqu'à 200 km/h et ne fait aucun arrêt, le RER ne peut accélérer qu'après les gares de San Antonino ou Giubiasco avant de passer par le Ceneri. Les trains de marchandises plus lourds sont quant à eux censés rouler à 100 km/h sans s'arrêter.

Retards internationaux

Au-delà des difficultés posées par la complexité de l'horaire, la situation dans les pays voisins présente elle aussi des

défis. L'aménagement des lignes d'accès en Italie et en Allemagne s'éternisant, des limitations du fret ferroviaire sont encore à prévoir sur certaines sections de l'axe nord-sud, par exemple entre Bâle et Karlsruhe. Les lignes d'accès de-

«La NLFA est un ouvrage historique, qui doit aussi répondre aux exigences des générations futures.»

Daniel Salzmann,
responsable de l'axe nord-sud du Saint-Gothard

vraient être terminées en Italie d'ici fin 2022, mais cela va encore durer en Allemagne. En l'état actuel des choses, les lignes d'accès au nord ne seront pas achevées avant 2041 avec l'aménagement à 4 voies. Des trains allant jusqu'à 750 mètres de long devraient pouvoir circuler en Allemagne à partir de 2024. Côté suisse, on est prêt à proposer la capacité convenue, indique Daniel Salzmann. Les différentes compagnies de chemins de fer essaient aussi d'optimiser conjointement la capacité de l'afflux du nord et du sud afin de répondre au mieux à la demande.



Le nouveau tunnel ferroviaire nous rapproche encore plus du sud du Tessin et de l'Italie.

Une ligne de plaine, vraiment?

La Nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes est souvent appelée «ligne de plaine à travers les Alpes». On dit que les différences d'altitude le long de la ligne sont comparables à celles des plaines. Selon Daniel Salzmann, des CFF, cette désignation n'est que partiellement exacte: la déclivité maximale de la ligne via Luino atteint 12‰, ce qui correspond à une ligne de plaine. En revanche, la ligne via Chiasso n'est pas à proprement parler une ligne de plaine. Elle a une pente d'environ 17‰ immédiatement après Chiasso. Deux locomotives resteront nécessaires pour tirer les lourds trains de marchandises. «La prochaine étape en matière d'efficacité serait d'apporter une solution appropriée à ce dénivelé», déclare M. Salzmann. Certaines idées ont été avancées, mais elles ne sont pas encore prêtes à être annoncées.

Se préparer aux défis à venir

Croissance démographique, évolution des besoins des clients et volonté d'une chaîne d'approvisionnement durable: le secteur logistique est en pleine mutation. Découvrez comment CFF Cargo prépare l'avenir à travers trois secteurs d'activité prometteurs.

Texte: CFF Cargo

L'objectif est clair: les CFF veulent être climatiquement neutres d'ici 2030. Aujourd'hui déjà, 90% des trains fonctionnent à l'énergie hydro-électrique. À partir de 2025, ils devraient rouler à 100% grâce à de l'électricité produite avec des énergies renouvelables. Avec cette stratégie de développement durable, les CFF veulent contribuer

activement à la transition énergétique en Suisse. La politique climatique actuelle et la pression au niveau politique jouent en faveur du train et donc de CFF Cargo. Par rapport au transport routier, le rail marque des points pour ses avantages écologiques tels qu'une pollution atmosphérique moindre. CFF Cargo souhaite exploiter davantage ces atouts

et miser sur des chaînes logistiques durables, écologiques et respectueuses des ressources.

Consolidation du trafic combiné

Pour répondre à la demande croissante de solutions de transport écologiques de la part de ses clients, CFF Cargo développe progressivement l'offre de trafic combiné (TC) depuis 2012. En 2019, CFF Cargo a transporté 118 831 conteneurs et semi-remorques avec un total de 98 743 wagons en TC. Cela correspond à une charge utile d'env. 1,5 million de tonnes nettes. L'ouverture du nouveau terminal de Widnau SG fin août 2020 va encore augmenter la capacité du réseau TC intérieur. Actuellement, il

→



Avec le terminal TC de Widnau, CFF Cargo dispose désormais d'un second site en Suisse orientale, en plus de Gossau.

Les avantages du trafic combiné:

- Planification élevée grâce aux horaires cadencés
- Transports ponctuels, fiables et durables sans embouteillage
- Fret de nuit avec livraison tôt le matin
- Choix entre 16 terminaux
- Délestage du trafic routier



Le site de 3000 mètres carrés de la société saw groupe a sa propre liaison ferroviaire.



«Notre compétence-clé est la production d'éléments en béton. Cela offre des possibilités de transport intéressantes pour nos produits et nous permet de contribuer au transfert de la route au rail.»

Marcel Schmitter, responsable
Centrale à béton & Logistique et vente, saw groupe

«Avec Widnau, nous atteignons la région économique de la vallée du Rhin et le Vorarlberg par le rail et, via Bâle, nous avons accès aux liaisons internationales vers les principaux ports d'Allemagne, des Pays-Bas et de Belgique ou, via l'axe nord-sud, vers l'Italie.»

Bruno Fischer,
responsable Traffic combiné, CFF Cargo





Une ouverture réussie malgré des circonstances inhabituelles: le nouveau terminal TC est opérationnel depuis août 2020.



Lors d'un tour sur le site, les visiteurs ont pu découvrir les travaux menés par saw groupe.

«Nous nous efforçons de développer le transport ferroviaire.»

Michael Sieber, responsable Ressources et Infrastructures, Sieber Transport AG



existe 16 terminaux de transbordement dans toute la Suisse, dont 10 exploités par CFF Cargo.

Le nouveau terminal TC de Widnau est situé sur le site de saw groupe, une entreprise familiale spécialisée dans la production d'éléments en béton et qui a sa propre liaison ferroviaire. Marcel Schmitter, responsable Centrale à béton & Logistique et vente, affirme: «Notre compétence-clé est la production d'éléments en béton. Cela offre des possibilités de transport intéressantes pour nos produits et permet de contribuer au transfert de la route au rail.» L'un des premiers clients à Widnau est Sieber Transport AG. Le trafic combiné est rentable pour la société de transport, comme le souligne Michael Sieber, responsable Ressources et Infrastructures. «Nous y gagnons en flexibilité et rapidité.» En outre, Sieber Transport mise sur le développement durable auquel elle veut apporter sa contribution tout au long de la chaîne logistique.

Pour CFF Cargo, la collaboration avec saw groupe est d'autant plus bénéfique que l'entreprise ferroviaire cherchait depuis longtemps un site pour

un nouveau terminal TC en Suisse orientale. Bruno Fischer, responsable Trafic combiné, est également satisfait du nouveau partenaire: «Nous avons trouvé en saw groupe le partenaire idéal. La collaboration a été très étroite et toujours ciblée.» La desserte des régions économiques de la vallée du Rhin et du Vorarlberg ainsi que la liaison avec les principaux ports d'Europe du Nord présentent selon lui un grand avantage.

Renforcer la logistique de chantier

La logistique de chantier est un secteur dont l'activité ne cesse de croître chez CFF Cargo. Pour renforcer sa position dans ce domaine, la société a créé un nouveau service à cet effet. L'objectif est de se concentrer à partir de 2021 sur les grands projets de construction en Suisse, de gagner de nouveaux clients et d'identifier les potentiels en matière d'élimination des déchets. À l'horizon 2035, les responsables ont déjà envisagé une cinquantaine de projets de construction. Pour 2021, le projet «Galerie de sécurité dans le tunnel Kerenzerberg» est en première ligne. Pour le compte de Rail Cargo Austria (RCA),



Voici l'élimination urbaine et moderne des déchets: au cœur de Zurich, non loin de la Prime Tower, Debag AG Zürich exploite depuis 2018 un hub d'élimination et de recyclage avec une liaison ferroviaire directe.

CFF Cargo achemine à Weesen SG près de 70 trains chargés d'éléments en béton. Là-bas, CFF Cargo est également responsable du transbordement sur des camions. Les éléments en béton proviennent d'une entreprise autrichienne qui livre ses produits en Suisse pour la première fois par le rail.

Dès 2021, le nouveau service assurera également le transport de déblais pour l'entreprise de construction routière romande Colas Suisse. Après une phase de test intensive durant l'été et l'automne 2020, CFF Cargo devrait à l'avenir évacuer jusqu'à 100 000 tonnes de déblais par an entre Villeneuve VD et Vernier GE. Parallèlement à ces deux projets, les préparatifs d'autres grands projets de construction sont en cours, p. ex. la construction du second tube routier au tunnel du Saint-Gothard et celle du tunnel de contournement de la ville du Locle dans le canton de Neuchâtel.

Solutions pour le secteur du recyclage

Avec la hausse démographique, l'importance des possibilités de recyclage augmente également en Suisse. En

effet, l'augmentation du nombre de personnes entraîne une hausse de la consommation et donc des déchets. Avec ses partenaires, CFF Cargo s'efforce de développer le réseau suisse des hubs d'élimination et de recyclage, de créer des liaisons ferroviaires adaptées aux flux d'élimination et de recyclage et de développer des solutions écologiques dans la logistique urbaine. En outre, CFF Cargo soutient progressivement ses clients avec des concepts logistiques pour l'économie circulaire afin que le ciment, le verre usagé, les déchets papier et autres matériaux puissent être traités et réutilisés.

Un bon exemple est le hub d'élimination et de recyclage de Debag AG, situé au cœur de Zurich: depuis 2018, les déchets de chantier, le verre usagé et le papier y sont collectés, triés et traités de manière centralisée, puis transportés par rail jusqu'à l'utilisateur final de manière écologique. Les concepts logistiques de CFF Cargo ne s'adressent pas qu'aux entreprises de l'industrie manufacturière, mais aussi aux communes et cantons.

Avantages d'une logistique d'élimination des déchets avec une liaison ferroviaire directe:

- Écologique, car sa situation est centrale et bien desservie
- Fiable et sûre, car pas de risque d'embouteillage
- Simple, car le traitement opérationnel est effectué à un seul endroit



SBB CFF FFS Cargo

Trois partenaires, un objectif: l'élimination durable.

Les partenaires Debag Spross, ACTS et CFF Cargo s'engagent ensemble en faveur d'une économie circulaire respectueuse de l'environnement dans les domaines du recyclage/de l'élimination et du transport.

www.sbbcargo.com/elimination

