

cargo

Entretien du CEO
avec le président
de l'ASTAG,
Adrian Amstutz.

p. 18

Route Rail

La nouvelle cohabitation

Cargo 2/2015



- 4 Logistique en Russie, en Chine et aux Etats-Unis
Autres pays, autres mœurs
- 7 Interview de la directrice de l'ARE, Maria Lezzi
«Nous manquons d'argent et de terrain»
- 8 Rencontre entre chauffeur routier et mécanicien de loc
Deux méthodes, un but commun
- 17 Interview du président du SEV, Giorgio Tuti
«La pression augmente surtout sur la route»
- 18 Rencontre entre le CEO
et Adrian Amstutz, président de l'ASTAG
«Nous ne devons plus penser à l'ancienne»
- 22 Deux modes de transport – deux langues
Signes du temps
- 23 Ballast
Gagnant, rappeurs et agents de manœuvre
- 24 Flore et faune le long des route et des voies
Vivre à l'endroit idéal
- 28 Compte à rebours du tunnel de base du Gothard 2016
Prêts pour la grande montagne
- 30 Ma logistique
Lisa Barzagli, responsable «Hospitality Office» au Festival du film de Locarno

IMPRESSUM

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

Tirage global: 7900 exemplaires
Rédaction SBB Cargo: Pavo Prskalo (direction), Martina Riser, Christoph Rytz, Miriam Wassmer, Matthias Widmer
Rédaction Crafft: Roy Spring (direction), Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Peter Krebs

Projet, conception et réalisation:

Crafft Kommunikation SA, Zurich
Traductions: Traductor, Bâle
Lithographie et impression: Neidhart + Schön SA, Zurich
Adresse de rédaction: SBB Cargo
«Rédaction Magazine logistique cargo»
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten
cargomagazin@sbbcargo.com

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

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.



ClimatePartner^o
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004

Ensemble, nous sommes forts

Avec 5100 km, la Suisse dispose du réseau ferroviaire le plus dense du monde. S'y ajoute un réseau routier de 71 000 km qui dessert le petit pays jusque dans le moindre recoin. Les chiffres le prouvent: il n'est plus possible de faire de grands bonds infrastructurels aujourd'hui. Afin d'assurer à l'avenir l'approvisionnement en biens d'une population croissante, nous avons un besoin urgent de solutions intelligentes.

Pouvons-nous apprendre des autres pays? Un regard sur les modes de transport aux Etats-Unis, en Russie et en Chine aboutit à des constats surprenants (page 4). L'article de couverture nous offre une rencontre exceptionnelle entre la route et le rail. La conductrice de poids lourd Anita Schoch et le mécanicien Felix Steinacher découvrent leur métier respectif. Leurs quotidiens si différents sont dominés par le plaisir de remplir leur mission au service des clients (page 8).

Pouvons-nous encore nous permettre aujourd'hui d'opposer la route et le rail? La réponse d'Adrian Amstutz, président central de l'Association suisse des transports routiers ASTAG, et de Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, est sans équivoque: non! Tous deux discutent

de bouchons, du tunnel de base du Gothard et des nouveaux rôles de la route et du rail (page 18).

Pour finir, les routes et les voies ne sont pas seulement des moyens de se rendre de A à B. Pour beaucoup d'êtres vivants, ils sont un biotope naturel. Vous découvrirez en page 24 les espèces rares de la flore et de la faune qui ont élu domicile justement le long des axes de circulation.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Pavo Prskalo
Responsable Crossmedia

pavo.prskalo@sbbcargo.com



Autres pays, autres mœurs



Le réseau ferroviaire russe s'étend sur sept fuseaux horaires: conteneurs cargo dans la gare de Tcheliabinsk, dans l'Oural.

En Russie, l'Etat participe à la gestion du rail, en Chine, les camions sont incontournables et aux Etats-Unis, les douanes sont très curieuses. Trois entreprises logistiques suisses aux prises avec les règles étrangères.

Auteur: Pirmin Schilliger

Un train de marchandises Hupac d'Allemagne arrive à Nijni Novgorod, métropole provinciale au bord de la Volga, à 400 km à l'est de Moscou. Il transporte notamment des conteneurs-citernes de Bertschi AG. L'entreprise familiale de Dürrenäsch (AG) est spécialisée dans le transport de produits liquides et marchandises granuleuses et pulvérulentes, dans le cas présent des demi-produits en polyuréthane d'un groupe chimique de Krefeld. C'est de là que Bertschi a d'abord acheminé les conteneurs-citernes par camion vers son terminal combiné du port de Duisbourg, d'où ils sont ensuite partis sur le rail vers l'est.

Le voyage de six jours s'est déroulé comme prévu et sans incidents. A la fron-

principalement des produits chimiques spéciaux vers la Russie, ce sont surtout des produits pétroliers russes qui font le voyage retour. Bertschi dispose d'un réseau de 50 terminaux de transbordement, qui s'étend de l'Europe de l'Ouest à l'Oural. Le développement de concepts de transport intermodaux fait partie de la philosophie de l'entreprise. Trois quarts des conteneurs destinés à la Russie transitent par l'eau, principalement via Rotterdam-Saint-Pétersbourg, tandis qu'un quart emprunte le trafic ferroviaire combiné. Pour la distribution en Russie, Bertschi mise sur la route dans une zone de chalandise de 1000 km, et sur le rail pour les distances plus grandes. «De nombreux conteneurs partent aussi par rail d'Europe de

années. «Le trafic combiné nous paraît de plus en plus une alternative à ce marché routier en plein développement», déclare H. J. Bertschi. L'ouverture du marché ferroviaire n'en est toutefois qu'à ses premiers balbutiements. Il existe certes des exploitants de wagons et opérateurs ferroviaires privés dynamiques. Mais la traction des trains est toujours entre les mains des chemins de fer nationaux russes (RZD).

Ces derniers temps, Bertschi utilise aussi le Transsibérien pour les transports vers la Chine. L'entreprise suit aussi avec attention ce qui se passe le long de l'ancienne route de la soie. La Chinese Infrastructure Investment Bank a été créée récemment pour financer son développement. «Une fois l'infrastructure ferro-



En Chine, le camion est le moyen de transport dominant: rue commerçante à Mong Kok, un district de Hong Kong.

tière entre la Pologne et la Biélorussie, les conteneurs doivent toujours être transbordés par grue des wagons européens de largeur normale sur les wagons russes plus larges. A Nijni Novgorod, les camions russes attendent les conteneurs pour les conduire chez un sous-traitant automobile à 200 km au sud-est, qui transformera les produits chimiques en pièces plastiques pour sièges auto. Pendant ce temps, les collaborateurs de Bertschi nettoient les conteneurs pour la cargaison retour de produits chimiques d'une usine russe.

De l'Europe de l'Ouest à l'Oural

Bertschi est présent à Nijni Novgorod depuis 2010, après s'être implanté d'abord à Saint-Pétersbourg en 2005, puis à Moscou. Tandis que l'Europe de l'Ouest achemine

l'Ouest pour rejoindre directement certaines usines russes, jusqu'en Sibérie», explique le patron Hans-Jörg Bertschi. L'entreprise compte désormais 100 collaborateurs indigènes et une flotte de 60 camions en Russie. «Le marché russe est devenu un secteur d'activité énorme, qui connaît une croissance dynamique, malgré la crise ukrainienne et le marasme économique.»

Avec sa superficie, qui s'étend sur sept fuseaux horaires, la Russie est un marché particulier. Le réseau ferroviaire est très bien constitué, mais le pays manque d'autoroutes pour les longues distances. Hormis certaines routes principales, les routes sont de mauvaise qualité, malgré une demande fortement croissante de transports routiers flexibles et rapides depuis des

viarie et cet axe de trafic global rénovés, la ligne sera intéressante pour le trafic intercontinental», souligne H. J. Bertschi avec conviction.

Poids lourds chinois

Le groupe Gondrand est déjà présent en Chine depuis 2001 avec sa propre filiale. L'entreprise bâloise de 1000 collaborateurs propose des solutions logistiques intégrées dans le monde entier et transporte principalement des marchandises entre les centres industriels chinois et l'Europe par voie aérienne ou maritime. «De plus en plus souvent, nous avons recours au rail via la Russie», déclare le directeur de Gondrand, Andreas Behnke. Le rail est souvent une alternative plus avantageuse que l'onéreux fret aérien >

lorsque les délais maritimes ne conviennent pas.

En Chine, le trafic ferroviaire de marchandises se limite presque exclusivement au transport de charbons et autre pondéreux. Le fret conteneurisé ne représente que 2,5% du volume ferroviaire. Le développement fulgurant des réseaux routier et ferroviaire ainsi que des aéroports n'influence guère le modal split en Chine jusqu'à présent. Hormis le trafic fluvial et côtier sur la rivière des Perles et le delta du Yangzi, le camion est le moyen de transport dominant, les nouvelles lignes de train à grande vitesse étant réservées au trafic de voyageurs. D'où l'agitation sur les routes. Leur développement ne peut pas suivre la croissance fulgurante du trafic de

tions immédiates ainsi que la qualité et l'écoute du client constituent le b. a.-ba pour pouvoir réussir en Chine», souligne A. Behnke.

Logistique chez l'Oncle Sam

Aux Etats-Unis, le marché logistique est encore différent. Le rail y joue le rôle principal dans le trafic de marchandises. Nulle part ailleurs autant de biens sont transportés par rail sur des distances aussi énormes. Une entreprise moyenne suisse comme Schneider+Cie AG à Bâle, qui dessert le marché américain via sa succursale de New York, est confrontée à des défis très particuliers.

Schneider planifie et coordonne des transports de marchandises dans le trafic

du trafic sur des distances plus longues», déclare D. Girod. Il reste donc beaucoup à faire aux Etats-Unis pour améliorer le modal split. Afin de poursuivre le transfert de la route sur le rail, beaucoup de lignes ferroviaires devraient être modernisées.

Autres difficultés pour les acteurs européens sur le marché américain: la conversion des poids et unités de mesure du système décimal en pouces, miles et livres. De plus, les Etats n'appliquent pas tous les mêmes limites de poids sur la route et le rail. Pour finir, les douanes américaines sont plutôt curieuses: elles veulent connaître le fabricant d'un produit, mais aussi tous les sous-traitants. Le rôle important des agents de dédouanement est particulièrement remarquable,



Dans le trafic de marchandises américain, le rail joue le rôle principal: transport de charbon dans le Powder River Basin, Wyoming.

fret. Le pays manque en outre de lois percutantes pour réduire les émissions nocives des camions.

Pour Gondrand et ses partenaires logistiques locaux aussi, le poids lourd est incontournable en Chine. Mais lorsque une cargaison est bloquée dans les embouteillages, cela peut très vite coûter cher. Sur le marché chinois fortement convoité, les prix du fret sont soumis à d'énormes fluctuations journalières. «Si l'on ne maîtrise pas ses capacités, si on évalue mal les volumes des clients ou si l'on pratique un pricing agressif, les pertes peuvent être incommensurables», nous confie A. Behnke. Gondrand mise sur 80 collaborateurs chinois, qui connaissent parfaitement les us et coutumes. Qu'est-ce qui est déterminant? «La rapidité, des informa-

transfrontalier entre la Suisse, l'Europe et les Etats-Unis. L'entreprise achemine en outre-mer aussi bien des conteneurs que des colis, par avion ou par bateau. La distribution aux Etats-Unis est largement axée sur les besoins des clients et la distance, des facteurs qui déterminent si le transport se fera par route, par rail ou par air. Daniel Girod, responsable des activités outre-mer, voit des similitudes notables entre la Suisse et les Etats-Unis, notamment en matière d'exigences de qualité, de sécurité et d'environnement. Ce qui rend toutefois les affaires plus difficiles aux Etats-Unis, ce sont les infrastructures vieillissantes et surchargées à maints endroits. «Il existe des goulets d'étranglement et des embouteillages qui entraînent régulièrement des déviations

car ils représentent l'importateur vis-à-vis des autorités. Cela offre néanmoins l'avantage qu'une cargaison peut être dédouanée jusqu'à cinq jours à l'avance. «C'est une pratique efficace dont la Suisse pourrait s'inspirer», remarque D. Girod. —

«Nous manquons d'argent et de terrain»

La route et le rail sont fortement sollicités en Suisse. Maria Lezzi, directrice de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), à propos d'urbanisation plus compacte, de distances plus courtes et des limites de la croissance.

Interview: Pirmin Schillinger

La population ne cesse de croître, et avec elle les besoins de surface. Le développement est-il encore possible sans pertes pour la nature et l'environnement?

MARIA LEZZI: Une planification judicieuse du transport permet de freiner le mitage. Elle tient compte de l'approvisionnement de base, mais ne favorise aucun nouvel aménagement du territoire en dehors des zones urbaines existantes. Habitations et lieux de travail doivent être créés là où il existe déjà des réseaux de transport. C'est le but de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire, qui vise une utilisation mesurée du sol et une urbanisation plus compacte, afin qu'on puisse vivre et travailler au même endroit, mais aussi y proposer des prestations. Les distances s'en trouvent ainsi raccourcies et le rail et les routes délestés.

Comment l'ARE peut-il contribuer à désamorcer le problème?

Le Projet de territoire Suisse, élaboré par la Confédération, les cantons, les communes et les villes, aide à fixer des priorités pour les aménagements ou nouvelles constructions. Les acteurs étatiques doivent coordonner et, si possible, planifier ensemble leurs politiques du territoire et du transport. Pour la planification infrastructurelle, l'ARE apporte sa position découlant du Projet de territoire, par exemple pour l'élaboration de l'étape d'aménagement 2030 du programme de développement stratégique (PRODES). Ce faisant, l'Office fédéral des transports et l'ARE vérifient si les projets proposés ont une incidence conforme aux objectifs du Projet de territoire. A l'avenir, la Confédération vise une procédure analogue pour la planification du réseau routier national. Les programmes d'agglomération harmo-

nisent aussi avec succès territoire et transport, avec le soutien de l'ARE et d'autres instances fédérales.

Quel potentiel d'optimisation s'agit-il d'exploiter?

Une planification intégrale du territoire et des transports vise à utiliser le plus efficacement possible les infrastructures et le sol. Pour cela, l'urbanisation ne doit pas davantage s'étendre sur la surface. Si l'habitat, le travail et les loisirs sont concentrés, les distances sont plus courtes et la croissance du trafic peut être freinée. Rail et route ont des fonctions et des points

«Nous ne pouvons plus proposer des infrastructures parallèles dans toutes les zones.»

forts différents. Mais nous ne pourrions plus, à l'avenir, proposer des infrastructures parallèles dans toutes les zones – nous manquons d'argent et de terrain.

L'ARE a développé des modèles de transport pour les personnes et les marchandises qui ont été repris par le programme de développement pour l'infrastructure ferroviaire de l'OFT – dans quel but?

On vérifie l'effet sur le territoire des projets dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030 de PRODES. Ils ne doivent donc pas favoriser un nouveau mitage.

Peut-on envisager une croissance qui n'impacte pas la nature et l'environnement?

La croissance et la protection de l'environnement ne s'excluent pas mutuellement. L'aménagement du territoire s'efforce de trouver des moyens pour limiter le futur développement au sein des zones urbaines existantes. Une planification intelligente de l'infrastructure de transport (p. ex. développement des réseaux intra-muros et non pas des RER périphériques) va dans le sens de cette exigence.

Voyez-vous des solutions inédites?

Aujourd'hui, les infrastructures de transport sont adaptées aux heures de pointe. Des systèmes intelligents de gestion des transports, d'autres horaires de travail et scolaires, un travail indépendant du lieu, le covoiturage, mais aussi le mobility pricing peuvent permettre une exploitation plus équilibrée des systèmes durant la journée. —



Maria Lezzi dirige l'Office fédéral du développement territorial (ARE) depuis juillet 2009. Docteur en géographie, elle était auparavant directrice-adjointe de la Regio Basiliensis et a dirigé la division principale de la planification du département des constructions du canton de Bâle-Ville.



Deux méthodes, un but commun



Anita Schoch (25 ans) est chauffeur de poids lourd, Felix Steinacher (60 ans) mécanicien. Ils transportent tous deux des marchandises. Nous les avons réunis et interrogés sur leur travail. La route et le rail – deux univers pour une même mission.

*Texte: Robert Wildi
Photos: Annick Ramp*

Lundi matin à la gare de Saint-Gall, à 10 heures et quelques minutes. L'heure de pointe des pendulaires est passée depuis longtemps. Les trains arrivent et partent paisiblement, tout est calme. Peu de passants, quelques taxis qui attendent. L'ambiance sonore est assurée par des travaux de maintenance le long de la gare.

Et voilà qu'arrive Anita Schoch avec son semi-remorque. L'engin de 14 m de long ne pèse pas moins de 14 tonnes à vide. Il n'y a pas trop de place, mais la jeune conductrice de Camion Transport SA (CT) manœuvre habilement son colosse près des voitures garées pour s'engager dans une étroite ruelle vers la zone des voies à l'avant. Elle sort rapidement de son camion et s'entretient avec le conducteur de la pelleuse qui bloque la voie avec son véhicule. Deux minutes plus tard, la pelleuse a disparu et nous poursuivons notre route. «Ce n'est rien», dit la jeune femme de 25 ans avec un flegme remarquable.

Le partenaire de cette rencontre inhabituelle nous attend déjà un peu plus loin: c'est une loc de marchandises rouge de SBB Cargo, sagement stationnée sur la voie 15. Dans quelques heures, elle entamera son service journalier. Anita Schoch gare son camion parallèlement à la loc. Et c'est là qu'arrive le second protagoniste: Felix Steinacher, mécanicien chez SBB Cargo.

Echange d'arguments

Le contact s'établit très vite. Lorsqu'on les observe, on sent qu'ils sont d'une certaine manière dans la même barque, malgré leurs quotidiens si différents. «Qu'en est-il des réglementations en matière d'horaires de travail chez vous?», demande la conductrice dans son dialecte de Suisse orientale. Felix Steinacher explique qu'en tant que mécanicien, il est bien protégé par le droit du travail. «Notre temps de travail annuel est clairement défini, avec des semaines de 42 heures en moyenne. Un tour peut durer entre six et onze heures», explique l'Argovien de 60 ans. Anita Schoch fait de grands yeux. Sa semaine de travail est en règle générale de 46 à 48 heures. «Selon la loi, nos tours peuvent même durer jusqu'à 15 heures. Bien entendu avec les pauses réglementaires.»

La discussion est lancée entre les deux générations. Un échange d'arguments sur les avantages et les inconvénients de chacun des jobs. «J'aime beaucoup avoir la voie libre devant moi et transporter chaque jour des marchandises très différentes d'un poids pouvant aller jusqu'à 1100 tonnes.» C'est ce qui rend son travail varié, passionnant et utile, précise Felix Steinacher, qui avait suivi autrefois une formation d'enseignant en primaire. Il a enseigné jusqu'à 35 ans environ. Pourquoi cette reconversion en mécanicien de loc? Un jour, il en a eu assez et a eu besoin d'un nouveau départ. «Je n'ai jamais été un grand fan des trains, mais j'ai toujours été fasciné par la logistique du rail.» Après sa formation de chauffeur, il est arrivé il y a 25 ans aux CFF et a d'abord conduit des RER et des trains régionaux. Lorsqu'il a dû, en l'an 2000, se spécialiser soit dans le trafic voyageurs soit dans le trafic marchandises, F. Steinacher a opté pour ce dernier et est entré chez SBB Cargo.

Anita Schoch l'écoute avec intérêt. Elle est très impressionnée par les 1100 tonnes. «Je ne peux pas rivaliser avec mes 14 tonnes max», sourit-elle. Mais elle

**«C'est quelquefois plus rude
que dans le commerce de détail,
mais je sais m'affirmer.»**

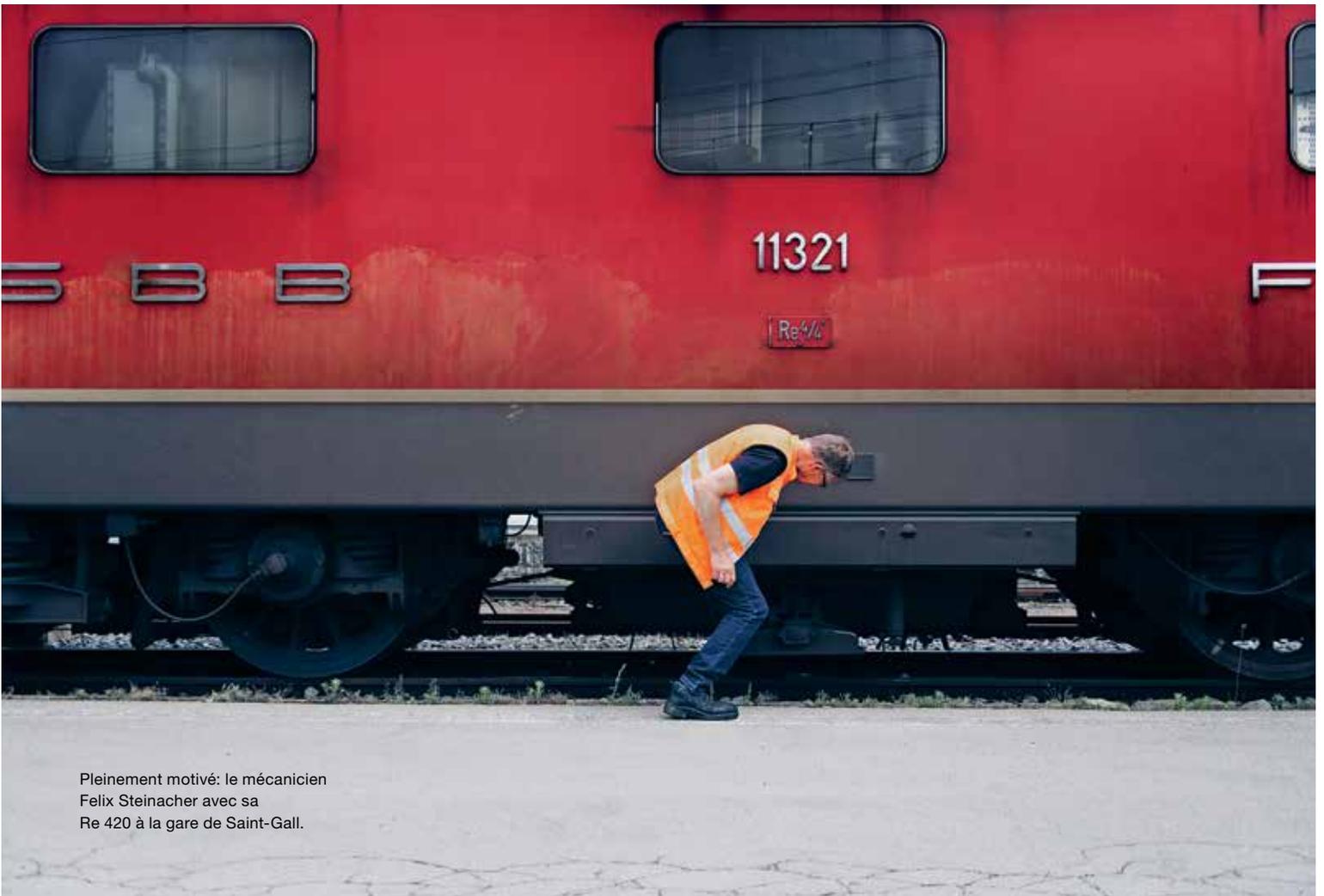
ANITA SCHOCH

peut aussi conduire des 40 tonnes. Dans son quotidien de chauffeur routier, avoir la «voie libre» relève du rêve: bouchons réguliers, rues d'accès bloquées dans le trafic urbain par des voitures mal garées, d'autres camions ou des pelleuses, comme ce fut le cas ici à la gare de Saint-Gall, lui mettent des bâtons dans les roues. «Quelquefois je suis bloquée relativement longtemps, ce qui entraîne des retards de livraison chez le client. Selon l'urgence et l'humeur du destinataire, je dois aussi quelquefois encaisser des réflexions désagréables», concède la jeune conductrice. Dans ce cas, sa devise est d'avaler sa salive et de calmer les esprits.

En général, cela fonctionne parfaitement. En tant qu'employée du commerce de détail, elle a appris le comportement professionnel avec les clients. «La branche des transports routiers de marchandises, dominée par la testostérone masculine, est un milieu certes plus rude que le commerce de détail, mais je sais m'affirmer», souligne la jeune femme, fille de >

Tout sauf un job de bureau:
journée de travail type
du chauffeur de poids lourd
Anita Schoch.





Pleinement motivé: le mécanicien
Felix Steinacher avec sa
Re 420 à la gare de Saint-Gall.

«J'apprécie beaucoup d'avoir toujours la voie libre devant moi.»

FELIX STEINACHER

paysans. Les nombreux contacts avec des personnes très différentes constituent pour Anita Schoch le point d'orgue de son métier, outre sa fascination pour les camions. «J'apprécie les petits bavardages à chaque point de déchargement, on plaisante et on parle aussi de choses personnelles.»

Felix Steinacher se décrit, lui aussi, comme un type très sociable. Il avoue toutefois qu'il n'a pas assez l'occasion d'exploiter ce talent au quotidien. Il n'a pas à décharger les marchandises dans les gares de destination et n'a donc aucun contact direct avec les clients. «Cela me manque un peu.» Il peut aussi passer tout son tour de travail sans rencontrer âme qui vive. Là où autrefois on échangeait verbalement avec les chefs de gare ou le personnel de manœuvre, c'est aujourd'hui la technique qui prend souvent le relais. «Il y a quelques années encore, SBB Cargo affectait deux personnes au contrôle et à la mesure des trains de marchandises. Aujourd'hui, c'est l'électronique qui se charge de ce travail. Les données saisies à deux décimales près me sont transmises directement en ligne sur un écran de la cabine de conduite.»

Mais Felix Steinacher ne se plaint pas. Il comprend que la pression des coûts ne cesse d'augmenter, accélérant par là même le progrès technique. Cette évolution a rendu F. Steinacher un peu plus solitaire dans sa cabine, mais aussi son profil d'exigences personnel plus diversifié. «Contrairement à autrefois, je mets par exemple la main à la pâte lorsqu'ils s'agit d'atteler la loc à un wagon de marchandises.»

Anita Schoch aimerait savoir si ce travail difficile est encore supportable pour un sexagénaire. Felix Steinacher éclate de rire. «Je suis encore en pleine forme et je maîtrise de telles charges sans problème.» Mais il confirme que le job de mécanicien est exigeant. Surtout au niveau du changement de rythme, lorsque le travail commence à 2 heures du matin; il est clair qu'à 45 ans, il s'en accommodait mieux qu'aujourd'hui.

«Et toi Anita, comment maîtrises-tu la charge physique?», demande ce père de trois enfants qui sont tous plus âgés que son interlocutrice. Il est vrai que

certaines livraisons la confrontent à des problèmes physiques lors du déchargement, en raison de la faible envergure de ses bras. «Mais j'ai mes trucs et en règle générale, j'arrive à me faire aider par le client», déclare d'un clin d'œil malicieux la jeune femme plutôt petite. Toutefois, aux premières heures du matin, parfois personne n'est là à l'adresse de livraison. Elle pose alors la palette avec son chariot élévateur devant l'entrée et informe le client par téléphone.

Sa journée de travail commence toujours à 5 h 45 à la centrale CT à Schwarzenbach près de Wil (SG). Celle-ci se situe directement près de l'autoroute et dispose d'une voie de raccordement. Les trains livrent la marchandise en pleine nuit. Anita et ses collègues, dont quelques femmes, chargent leurs camions selon le plan d'affectation. La destination de la jeune conductrice est généralement la ville de Saint-Gall, où elle livre avant midi toutes sortes de marchandises à 12-15 clients en moyenne. «Des plantes vertes aux moteurs entiers, en passant par des pots de peinture et des cartonnages, nous transportons tout ce que Dieu veut», précise-t-elle. Seules exceptions: «Tout ce qui est vivant ou surgelé.»

«Une prouesse logistique»

F. Steinacher grimpe dans sa cabine et prépare sa loc pour le départ. La préparation de sa tournée du jour jusqu'à la gare de triage de Limmattal (RBL) à Dietikon, via Wil et Winterthur, dure en moyenne 20 à 30 minutes. Nous sommes assis dans une petite loc à quatre essieux. «Sur les modèles à six essieux, la procédure est à peine plus longue», explique-t-il. Il prend normalement son service à la gare de Bülach ou à la RBL de Dietikon. Il s'agit généralement de tours flexibles, dont la planification et la cadence sont revues chaque jour selon la cargaison et la destination. «C'est une prouesse logistique», déclare F. Steinacher avec enthousiasme, lui-même intéressé par un poste dans l'équipe de planification il y a quelques années. «Après un stage de découverte, j'ai toutefois compris que ce stress permanent n'était pas pour moi.» >

«J'apprécie les petits bavardages à chaque point de déchargement.»

ANITA SCHOCH

Faits et chiffres

Loc vs camion

D'ailleurs il pense à lever le pied. F. Steinacher ouvre une lettre de SBB Cargo. «Je l'ai trouvée ce matin dans ma boîte aux lettres.» C'est la confirmation tant espérée de pouvoir réduire son taux d'occupation à 90% à partir du deuxième semestre 2015. Le mécanicien ne peut cacher sa joie. Jusqu'à la retraite dans cinq ans, il continuera de s'engager pleinement, tout en réduisant progressivement son taux d'occupation. «A condition que mon employeur soit d'accord.»

Mais le temps presse, à 14 h 30 pile, son véhicule de 80 tonnes doit partir en direction de Wil. Nos deux protagonistes prennent cordialement congé. On voit qu'ils ont tous deux apprécié cette incursion dans le monde à la fois similaire et différent de leur vis-à-vis et qu'il ont appris beaucoup de choses intéressantes.

Anita Schoch met la marche arrière. Avec flegme et précision, elle pilote son véhicule de 14 m de long dans l'étroite ruelle jusqu'à la place devant l'entrée

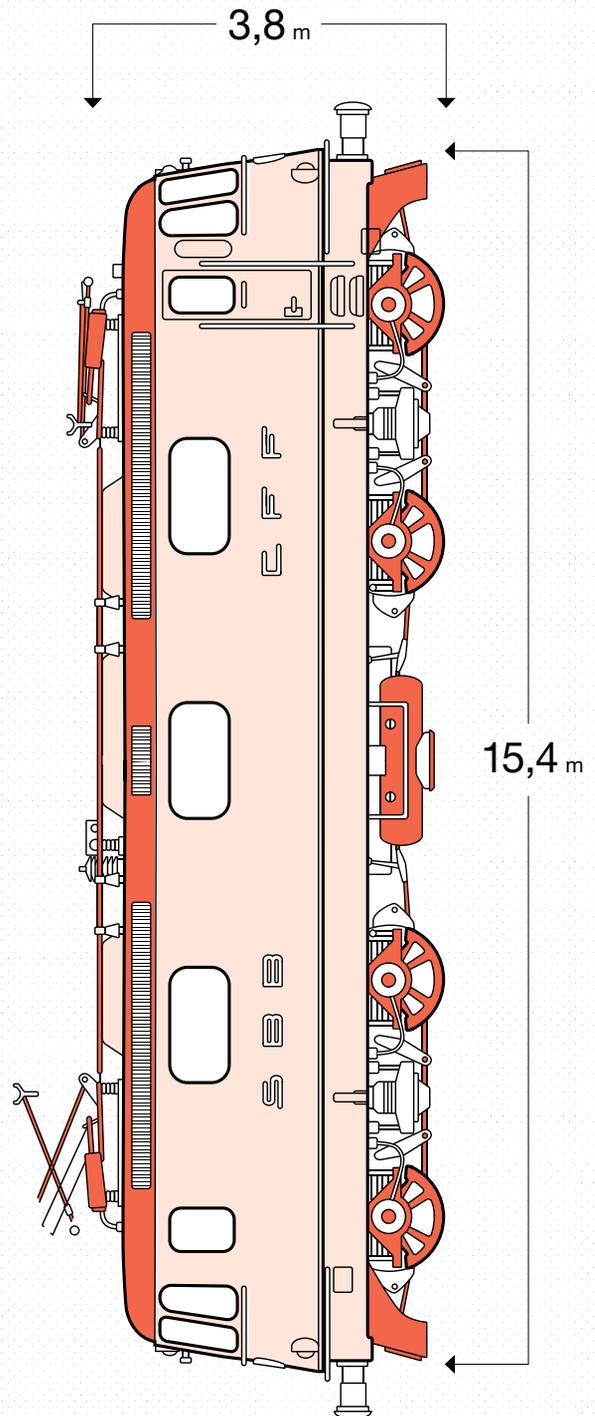
«Je n'ai jamais été un grand fan des trains, mais j'ai toujours été fasciné par la logistique du rail.»

FELIX STEINACHER

principale de la gare. En braquant son volant à gauche, elle repart en direction de l'autoroute, vers Schwarzenbach, où nous avons débuté la tournée ensemble ce matin. Nous faisons un dernier arrêt: à Gossau (SG), où elle doit enlever plusieurs palettes de peintures chez un client.

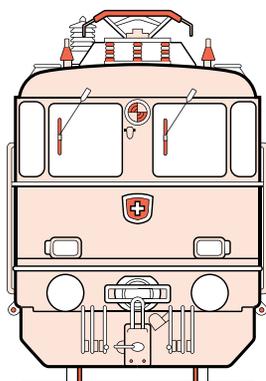
Une fois de plus, Anita Schoch prouve avec quelle dextérité elle arrive à garer son camion contre le quai de chargement. Un travail au centimètre près. Les tonnes de peinture doivent être chargées sur le train cette nuit à Schwarzenbach. Des visages amicaux l'attendent à la réception. «Il faut impérativement que vous écriviez qu'après chaque visite d'Anita, l'ambiance est toujours nettement meilleure dans notre équipe d'expédition», insiste un employé.

Le compliment fait mouche, Anita ne peut cacher sa satisfaction. Elle devient encore plus gaie lorsque, peu avant l'arrivée à Schwarzenbach, nous croisons son petit ami qui est, lui aussi, chauffeur de >



Loc Cargo

Re 420



Puissance 4700 kW

Vitesse 140 km/h

Année de construction 1982

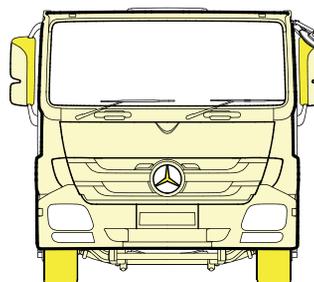
Prix CHF 3,8 mio (1982)

Pays de production CH

 80 t

Mercedes Actros

1841



Puissance 300 kW

Vitesse 80 km/h

Année de construction 2007

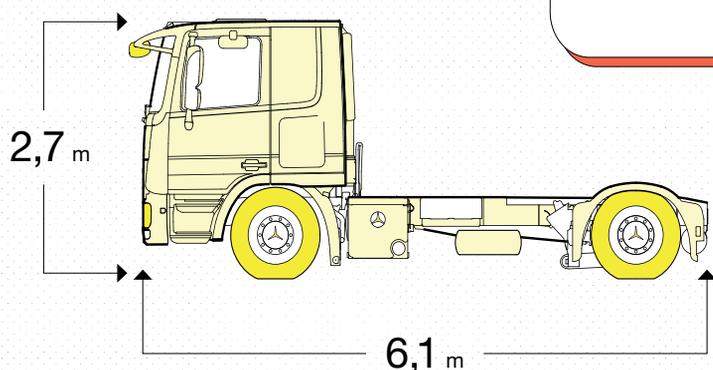
Prix CHF 230 000

Pays de production D/TR

 14 t

 **La Re 420** est, avec 277 locomotives livrées, jusqu'à présent la plus grande série de véhicules moteurs en Suisse. La locomotive universelle – aussi appelée Bo'Bo' – a été mise en circulation entre 1964 et 1985.

 **L'Actros** est le fleuron de Mercedes-Benz dans la catégorie poids lourds. Après son lancement en 1996, c'est à présent la deuxième génération qui est sur le marché depuis 2011. 750 000 exemplaires ont été construits jusqu'en 2013.



Le saviez-vous? Testez vos connaissances en matière de trafic de marchandises ferroviaire et routier dans le quiz en ligne.

tiny.cc/competenceferroviaire



poids lourd. La rencontre est fêtée à coup d'appels de phare et de klaxon. «Mon partenaire est un véritable freak, qui a installé des sièges en cuir et plein de gadgets dans son camion», nous confie Anita Schoch. Pendant leurs loisirs, ils fréquentent tous deux des rencontres de poids lourds.

Nous atteignons le parc de véhicules à un peu plus de 16 heures. Il y a plus de dix heures, Anita Schoch a commencé ici sa journée de travail et attaque à présent le déchargement de la peinture. La journée sera-t-elle finie après cela? «Pas vraiment», dit-elle sans agacement. Le chef a peut-être encore quelque chose à faire. Effectivement: des marchandises sont arrivées dans la journée par train. Elles doivent encore être livrées aux clients aujourd'hui. Anita Schoch ayant terminé sa tournée relativement tôt, elle doit repartir.

Une fois de plus, elle charge des palettes dans son camion avec le chariot élévateur, puis démarre le moteur et se dirige vers l'autoroute. Sa destination: les rues étroites de Saint-Gall City. —

INTERVIEW

Giorgio Tuti

«La pression augmente surtout sur la route»

Monsieur Tuti, vous êtes président du Syndicat du personnel des transports (SEV). A quel point chauffeurs routiers et mécaniciens suisses souffrent-ils de la concurrence internationale?

Nettement plus qu'autrefois. Ils sont soumis à une pression croissante de toute l'Europe, qui est encore plus forte pour les chauffeurs routiers. Les exigences sont en effet plus élevées pour le personnel des locs, notamment en matière de compétences linguistiques et de connaissances des lignes et des véhicules.

Le dumping salarial est-il alors plus fort sur la route?

Oui. Alors que le personnel ferroviaire peut se fier à des conditions de travail garanties, basées sur les CCT, la pression des coûts sur la route est totalement répercutée sur le personnel.

Et pourtant le personnel suisse est souvent prioritaire. Pourquoi?

Les chauffeurs suisses de la route comme du rail se caractérisent en général par une grande fiabilité, un niveau de formation solide et une productivité supérieure à la moyenne. Actuellement, la majorité des transporteurs est prête à payer des salaires plus élevés pour cette qualité. Mais comme je l'ai dit: la pression augmente surtout sur la route.

Comment les conditions de travail ont-elles évolué ces dernières années?

Les exigences en matière de productivité ont nettement augmenté. Aujourd'hui, la route comme le rail sont plus saturés qu'il y a encore dix ou vingt ans.

Pouvez-vous être plus concret?

Pour le rail, il s'agit surtout de plans de service plus denses qui peuvent affecter la santé. Notamment aux CFF, la divisionnalisation de 1999 (attribution des mécaniciens à une division fixe – CFF Voyageurs ou trafic marchandises; NDLR) a rendu le quotidien professionnel plus monotone. Et cela peut peser sur la vie sociale.

Le mécanicien dont nous avons fait le portrait dans cette édition confirme les exigences plus élevées, mais trouve que son job est devenu au contraire plus passionnant dans le cadre de l'automatisation croissante.

Chaque changement entraîne son lot de satisfactions et de mécontentements. Nous entendons toutefois souvent que les tours de nuit sont pesants dans le trafic marchandises, tout comme les services de week-end dans le trafic voyageurs.

Que signifient les changements au quotidien pour la sécurité?

Le progrès technologique contribue à la sécurité, mais favorise aussi des attentes en termes de productivité et n'apporte aucun soulagement en matière de pression et de responsabilité. Les standards de sécurité sont restés pratiquement identiques au fil des ans. Leur surveillance a toutefois changé, passant d'un contrôle préventif à un contrôle ponctuel.

Faudrait-il davantage de contrôles?

Oui. D'une part, nous attendons pour le rail des contrôles de sécurité plus intensifs de l'Office fédéral des transports (OFT). D'autre part, il convient de renforcer nettement les contrôles techniques ainsi que des temps de travail et de repos, surtout sur la route. Car suite à la pression des coûts, beaucoup de chauffeurs routiers roulent à présent pour leur propre compte, ce qui conduit à une certaine surexploitation personnelle, dangereuse pour la sécurité. Les règles étant moins strictes, la route en retire un avantage concurrentiel par rapport au rail. Il n'est donc pas possible qu'en plus,

celles-ci soient beaucoup moins contrôlées.

Comment les transporteurs assurent-ils une relève et un nombre de chauffeurs suffisants pour le futur?

C'est aux entreprises de prévoir suffisamment de places de formation. Mais elles peuvent aussi réduire le renouvellement du personnel par des mesures appropriées de planification du travail et en tenant davantage compte des besoins sociaux du personnel roulant. Toute décision de l'autorité de surveillance visant à supprimer la protection des salaires pour les Chemins de fer suisses et à remettre en question le niveau salarial aurait un effet dévastateur. Cela nuirait aux entreprises ainsi qu'à la sécurité d'exploitation.

Les chauffeurs pourraient-ils venir à manquer?

Sur le rail, c'est déjà une réalité. Actuellement, nous manquons cruellement de mécaniciens en Europe. Cela s'explique, d'une part, par la croissance du trafic. Et, d'autre part, parce que les entreprises ont négligé de façon impardonnable la formation ces dernières années. Il est urgent de redresser la situation. —



Depuis 2009, **Giorgio Tuti** est président du Syndicat du personnel des transports (SEV) et, depuis 2010, aussi vice-président de l'Union syndicale suisse (USS). Il est en outre membre de la direction de l'European Transport Workers Federation (ETF) dont le siège est à Bruxelles.

«Nous ne devons plus penser à l'ancienne»

A quoi ressemble l'avenir commun du trafic routier et ferroviaire? Entretien entre Adrian Amstutz, président central de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), et Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, sur les bouchons, les subventions et le dumping salarial.

Interview: Roy Spring

Photo: Samuel Trümpy

Monsieur Amstutz, en tant que président de l'ASTAG, vous défendez les intérêts de la route avec acharnement. Le rail est-il votre ennemi?

ADRIAN AMSTUTZ: N'importe quoi! Mais ce serait le comble si le transport routier, qui approvisionne chaque jour notre population et notre économie et au final, élimine nos déchets, ne pouvait pas faire valoir ses intérêts! Cependant, nous devons exploiter de façon optimale le potentiel de tous les modes de transport. On a besoin du rail, de la route, de l'eau et de l'air. L'ASTAG soutient le principe de comodalité.

Monsieur Perrin, constatez-vous un changement dans votre relation mutuelle?

NICOLAS PERRIN: Oui, bien sûr! Chaque mode de transport a ses points forts. Une combinaison judicieuse est le plus profitable au client et c'est là-dessus que nous nous basons. Ce constat s'est aussi largement imposé.

AMSTUTZ: Nous ne devons plus penser à l'ancienne. Car au final, pour tous les modes de transport, ce qui compte ce sont les besoins des clients. Le client est roi! Bien sûr, il reste encore ça et là certaines «empreintes» idéologiques. Heureusement, elles ne sont plus aussi profondes.

Beaucoup de membres ASTAG sont aussi clients de SBB Cargo. Est-ce compatible?

AMSTUTZ: Parfaitement même! Depuis des décennies, on aime souvent parler de transfert en politique. Mais dans la pratique, les marchandises arrivent sur le rail, là où cela est judicieux d'un point de vue

logistique et rentable. Et des membres renommés de l'ASTAG fournissent ici une contribution essentielle. Je l'affirme: sans les entreprises de transport routier, le trafic ferroviaire n'en serait pas là où il est aujourd'hui. D'ailleurs, l'ASTAG est elle-même actionnaire de Hupac.

PERRIN: Il y a plus de 40 ans, SBB Cargo a développé avec des transporteurs routiers les premiers trafics combinés. Et je

«Nous devons exploiter de façon optimale le potentiel de tous les modes de transport.»

ADRIAN AMSTUTZ

constate aujourd'hui que les transporteurs qui ont misé sur la comodalité connaissent de grands succès. Nous pouvons donc nous inviter mutuellement à boire un verre à titre de remerciement.

La concurrence internationale rend la vie dure aux entreprises suisses. Le marché du travail est sous pression, sans parler du franc fort. Comment gérez-vous cela?

PERRIN: Le franc fort exerce une pression encore plus accrue sur toutes les entreprises de transport suisses. Ce qui n'est pas sans conséquence et constitue un défi pour nous tous. Je plaide pour une concurrence équitable. Il y va de la protection des collaborateurs, qui ont mérité des condi-

tions d'embauche justes, ce qui n'est malheureusement plus une évidence aujourd'hui dans le trafic routier européen, car elles sont souvent bafouées. Il faut donc des règles, comme l'interdiction de cabotage.

AMSTUTZ: Au niveau transfrontalier, les entreprises de transport suisses sont sous pression depuis des années, les concurrents étrangers pouvant travailler avec des structures de coûts beaucoup plus avantageuses. Avec la force du franc, la tentation d'exécuter des ordres de transport en Suisse avec des véhicules utilitaires autorisés à l'étranger est croissante. Nous exigeons l'application rigoureuse des dispositions de cabotage en vigueur. L'ASTAG exclut totalement toute charge supplémentaire pour l'industrie du transport. Et notamment une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales, telle que prévue dans le cadre du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

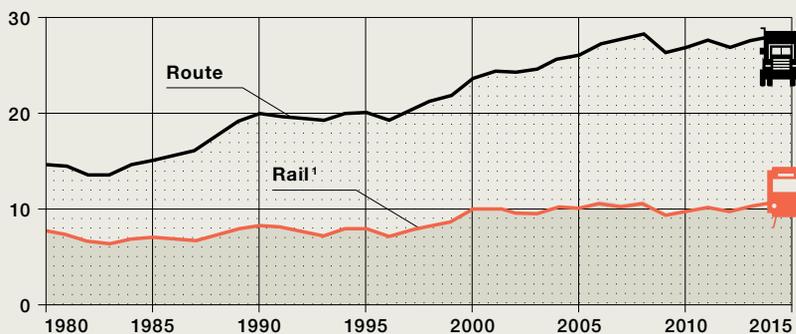
Le rail est considéré comme un moyen de transport écologique, tandis que les transporteurs routiers profitent de prix du diesel bas et de main-d'œuvre bon marché. Cassez-vous le marché avec le dumping des prix?

AMSTUTZ: Le transport routier prend très au sérieux sa responsabilité écologique et ne cesse d'améliorer son écobilan en investissant par milliards dans des véhicules modernes. Pour un véhicule utilitaire de la norme Euro 6, les émissions nocives sont désormais quasi nulles. Dans les zones urbaines très chargées, l'air qui sort de >

«Nous pouvons nous inviter mutuellement à boire un verre à titre de remerciement.» Nicolas Perrin et Adrian Amstutz à la gare de Berne.



PRESTATION DE TRANSPORT DU TRAFIC MARCHANDISES — Evolution en Suisse.
en milliards de tonnes-kilomètres nettes



Route et rail: de 1980 à 2013, la prestation de transport a augmenté de 88 % en Suisse. Le transport routier a augmenté nettement plus (149 %) que le transport ferroviaire (33 %). En 2014, le trafic ferroviaire de marchandises a enregistré une hausse de 4,6 % par rapport à l'année précédente.

¹ tonne-kilomètre nette sans poids propre des trains de marchandises (remorques incl.), conteneurs et caisses mobiles dans le trafic combiné

Source: Statistique du transport de marchandises (STM), Statistique des transports publics (TP) 2015

l'échappement est aujourd'hui plus propre que celui aspiré par le camion! Oui, les prix du diesel ont temporairement baissé. Mais à moyen terme, la tendance est clairement à la hausse.

PERRIN: Tout ce que fait la route est certes positif. Mais nous aussi, nous persistons et circulons p.ex. aujourd'hui déjà avec 75 % d'électricité renouvelable. Le grand avantage du rail est qu'il permet de déplacer d'énormes quantités sur peu de surface.

AMSTUTZ: Par rapport au rail, nos coûts ont augmenté nettement plus ces dernières années. Avec la seule redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la branche verse chaque année 1,5 milliard de francs à l'Etat... pour cofinancer le rail. Soit pour un véhicule de 40 tonnes, 1 franc par kilomètre versé à l'Etat. A cela s'ajoutent redevances, impôts et taxes qui affectent massivement le budget. Les salaires des chauffeurs sont largement supérieurs à ceux des pays voisins. Il ne saurait donc être question de dumping.

Comment l'ASTAG s'assure-t-elle que les transporteurs suisses restent compétitifs?

AMSTUTZ: A l'instar du trafic ferroviaire, le transport routier a besoin de meilleures conditions cadres. A commencer par un non-renforcement des réglementations

existantes et un allègement fiscal et administratif. J'insiste: toute augmentation de redevances est absolument taboue. C'est pourquoi l'ASTAG soutient également l'initiative «vache à lait», qui prévoit de soumettre à un référendum facultatif toutes les nouvelles redevances.

PERRIN: Une réglementation fiable est déterminante pour les deux parties. Le rail est, lui aussi, surréglementé, notamment dans le trafic transfrontalier. Celui-ci est

«La capacité de l'infrastructure de trafic se réduit globalement.»

NICOLAS PERRIN

en effet dominé par des spécifications nationales qui génèrent une complexité inutile. En ce qui concerne le financement, l'orientation est positive. Avec le FAIF, le peuple a approuvé un financement solide de l'infrastructure ferroviaire. La route devrait suivre avec le FORTA. Ce qui doit nous satisfaire tous deux.

Le trafic routier arrive à la limite de ses capacités. Il en résulte des bouchons et accidents sur les grandes routes. Qu'en sera-t-il à l'avenir?

AMSTUTZ: En 2014, on a enregistré 21 451

heures de bouchons. Soit plus de 2 ans à 24 heures de bouchons par jour. Mais le plus grave, c'est que 85 % des bouchons sont dus à des infrastructures qui ont été négligées ou qui ne sont pas adaptées aux besoins. D'où pertes de temps, perturbations et accidents, mais aussi et surtout coûts massifs pour l'économie du pays. Sans parler du climat qui souffre d'émissions de CO₂ maximales lors des bouchons. C'est absurde! Après le FAIF pour le rail, il faut donc aussi pour la route un programme de modernisation complet avec des capacités accrues, et résorber en tout premier lieu les goulets d'étranglement sur les routes nationales.

PERRIN: La capacité de l'infrastructure de transport se réduit globalement. Les aménagements routiers et ferroviaires de plus en plus longs en raison des procédures complexes rendent une comodalité intelligente d'autant plus importante. Les deux moyens de transport ne peuvent plus être considérés séparément, que ce soit sur le plan politique ou économique.

Comment le trafic ferroviaire de marchandises peut-il s'affirmer? Quel est son rôle clé?

AMSTUTZ: Le trafic ferroviaire de marchandises n'est compétitif aujourd'hui que grâce aux subventions obligatoires du transport routier. Il ne peut en être ainsi. Le rail est trop important dans le trafic marchandises et il doit donc s'affirmer de façon autonome. Je suis convaincu que si on laissait enfin SBB Cargo travailler dans le cadre de l'économie privée, elle le pourrait.

PERRIN: Nous faisons déjà face à une concurrence très rude et nous sommes massivement développés ces dernières années. La nouvelle loi sur le transport des marchandises confirme cette orientation. SBB Cargo ne perçoit plus que très peu de subventions pour des prestations que nous ne fournirions plus d'un point de vue purement entrepreneurial. Elles seront d'ailleurs totalement supprimées dans les années à venir. Indépendamment de cela, l'infrastructure reçoit bien entendu des aides de la cagnotte du FAIF, qui sont indispensables à l'exten-



Depuis 2008, **Adrian Amstutz**, 62, est président central de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) dont le siège est à Berne et qui compte env. 5000 entreprises de 18 sections régionales. Il est également conseiller national UDC, chef du groupe parlementaire du parti et membre du conseil exécutif de Swiss Olympic. Il est copropriétaire du bureau d'architecture et de direction de travaux Amstutz Abplanalp Birri AG et vit à Sigriswil (BE).



Nicolas Perrin, 56, est CEO de SBB Cargo et membre de la direction du groupe CFF depuis 2008. Il a étudié le génie civil à l'EPF de Zurich.

sion du réseau et au maintien de la substance.

Où pensez-vous qu'il soit possible d'atteindre des objectifs communs?

PERRIN: La logistique et plus particulièrement le transport de marchandises sont des facteurs de site essentiels. L'entreprise, mais aussi la population dépendent d'un fonctionnement sans heurts. Je m'étonne donc parfois de la faible importance accordée à notre branche par les politiciens et managers suisses. Mais au final, c'est aussi de notre faute. Nous sommes mal organisés et trop éparpillés. C'est là un potentiel auquel nous devons et voulons nous attaquer.

AMSTUTZ: Les transporteurs routiers suisses s'efforcent depuis des années de répercuter sur le trafic ferroviaire leur très grand savoir-faire (p. ex. Cargo Domicile). Les entreprises ferroviaires font preuve ici d'une grande ouverture. Ces dernières années, le site Suisse a nettement perdu dans la logistique par rapport à l'étranger. C'est là que nous devons agir, et nous avons besoin de la politique. Nous devons améliorer les conditions-cadres pour tous les moyens de transport afin d'aboutir à des prestations de transport les plus efficaces, avantageuses et adaptées aux clients possibles.

Le tunnel de base du Gothard pose de nouveaux jalons dans le trafic ferroviaire de marchandises. Une source de joie pour vous aussi?

AMSTUTZ: Nous devons être conscients que le tunnel de base du Gothard a été financé en grande partie par le transport routier. Chaque année, 1 milliard de francs provenant des recettes de la RPLP a été et est injecté dans le financement de la NLFA et d'autres grands projets ferroviaires. Si cela permet le transfert du trafic transalpin de frontière à frontière – et non pas d'Erstfeld à Airolo – cela correspond à la mission confiée par le peuple. Et nous y sommes bien entendu favorables. Nous craignons toutefois que le nouveau tunnel de base du Gothard serve davantage au trafic voyageurs qu'au trafic marchandises. D'où une joie un peu mitigée.

PERRIN: C'est la volonté politique et il est judicieux que le tunnel de base du Gothard soit davantage dédié au trafic marchandises. Les CFF dans leur ensemble et bien entendu moi aussi nous engagerons dans ce sens. La nouvelle loi sur le transport des marchandises aboutira à des plans d'utilisation du réseau qui garantiront à long terme les capacités requises pour le trafic marchandises.

Comment voyez-vous la situation de la route et du rail dans dix ans? Assistons-nous à un effondrement du trafic?

AMSTUTZ: Oui, si nous ne prenons pas immédiatement des mesures de développement complètes pour le réseau routier national. Nous n'avons plus dix ans devant nous, cela devient urgent! Ce n'est pas intéressant pour le rail car cela entraînerait l'effondrement de l'approvisionnement de détail. Ou connaissez-vous une ferme ou un magasin alimentaire avec une voie de raccordement? Je ne connais pas non plus de train de marchandises qui collecte les ordures. Vous voyez, nous avons besoin des deux.

Préférez-vous conduire une loc ou un camion?

AMSTUTZ: Je préfère conduire une moto! →



Signes du temps

Deux modes de transport – deux langues. Mais lorsqu'il s'agit d'acheminer ensemble chaque année 27,4 milliards de tonnes-kilomètres en Suisse en toute sécurité, le rail et la route sont en phase.

Illustration: Clara Terne

Sur le rail



Signal final du tronçon de ralentissement

La vitesse réduite doit être respectée jusqu'à ce que le dernier véhicule du convoi ait franchi ce signal. On peut ensuite à nouveau accélérer jusqu'à la vitesse autorisée.

Annonce de vitesse

A partir de ce signal, la vitesse maximale autorisée en km/h correspond au chiffre indiqué $\times 10$. Ce chiffre est variable. Dans cet exemple, il s'agit de 80 km/h.

Panneau du début

Le panneau CAB désigne l'endroit où commence le tronçon avec signalisation en cabine et signifie: arrêt pour les convois dont le véhicule de tête n'est pas équipé d'une technologie ETCS en état de fonctionnement.

Sur la route



Interdiction de dépasser

Il est interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de dépasser des véhicules motorisés et de changer de voie à partir de cet endroit.

Voie de détresse

Lorsque les freins lâchent dans une descente, le poids lourd peut ici être stoppé par un bassin de gravier.

Attention déviation

Annonce anticipée pour le trafic lourd. Souvent avant les chantiers, lors de grandes manifestations ou dégâts d'intempéries.



blog.sbbcargo.com

Vous voulez savoir ce qui se passe sur le rail? Vous trouverez des articles actuels sur le blog cargo, ainsi que sur Facebook ou Twitter avec le hashtag #cargomag.

Distinction pour le magazine

Grand honneur pour le magazine Cargo: au Best of Corporate Publishing Award (BCP) 2015 à Munich, il a remporté l'argent dans la catégorie «B2B/commerce, transport, logistique». Le BCP est le plus grand concours de publications d'entreprise et de marketing de contenu d'Europe.

tiny.cc/bcpaward-f

Rappeurs ferroviaires

Le groupe bernois en tête des charts «Chlyklass» a choisi un endroit particulier pour sa nouvelle vidéo: au milieu de wagons, ils rappent sur la chanson «Ke Plan». Nous les avons rencontrés pour une interview.

tiny.cc/chlyklass-f

Manœuvres avec Yves et Jürg

Engagement total en faveur des clients: nous avons suivi une journée durant deux collègues de l'équipe Cargo régionale à Bienne. Sucre, engrais ou métaux: Yves et Jürg acheminent tout à destination en toute sécurité.

tiny.cc/yvesjuerg-f



facebook.com/sbbcargo



instagram.com/sbbcargo



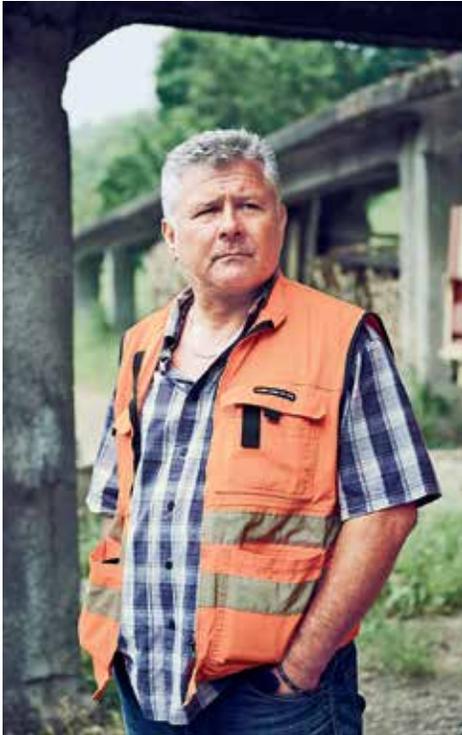
twitter.com/sbbcargo



blog.sbbcargo.com



youtube.com/sbbcargo



«L'essentiel, c'est que les animaux se sentent en sécurité quand ils traversent», déclare l'expert Nature des CFF Detlef J. Uhrich.

Vivre à l'endroit idéal

La route et le rail ne sont pas uniquement réservés au transport. Le long de l'asphalte et des voies vivent beaucoup d'animaux et de plantes. Un habitant inhabituel a même voyagé en train jusque dans le Nord de la Suisse.

Texte: Susanne Wagner

Photos: Lukas Lienhard

Les animaux sauvages aiment les ponts d'autoroute: renards, chevreuils, blaireaux, martres, hérissons et hermines les utilisent pour traverser la route en toute sécurité. En Suisse, plus de 40 «écoducs» relient les biotopes animaliers. Mais la faune circule aussi entre voies et ballast. Comme à la gare centrale de Zurich. «Dans la zone des voies sèche et chaude de Zurich, les lézards des murailles ont trouvé un biotope adapté», déclare Barbara Huber, chef de projet Environnement aux CFF.

Ce lézard de 10 à 25 cm n'était initialement présent qu'au Tessin et dans le Jura. Le reptile méridional qui aime la chaleur et le soleil est arrivé dans le Nord de la Suisse avec des trains de marchandises. Et il s'y sent bien. Le bruit des trains et autres émissions ne le dérangent nullement. Ces dernières années, sa population a fortement augmenté. Ce, grâce aux corbeilles en grillage remplies de pierres, ballast, paillage et branches, qui servent de cachettes et de terrasse aux reptiles le long des voies. Des sonneurs à ventre jaune s'y cachent également après le frai. A l'instar de tous les amphibiens et reptiles en Suisse, cette grenouille de quelques centimètres, au ventre taché de jaune, compte parmi les espèces protégées.

Outre ces corbeilles à amphibiens, de nombreux petits bassins d'eau ont été

aménagés pour le frai des grenouilles, sous la surveillance du suivi environnemental de chantier de la ligne diamétrale. «Lors de chaque chantier ferroviaire, on vérifie si des biotopes doivent être protégés», explique la spécialiste environnementale B. Huber, «et si oui, les CFF sont tenus par la loi de les conserver ou de prendre des mesures alternatives.» A côté du centre d'entretien de Herdern, entre la gare centrale de Zurich et Altstetten, ces dispositions écologiques ont permis de sauver une population de sonneurs à ventre jaune, qui s'est d'ailleurs multipliée ces dernières années. Grâce à une valorisation proche de la nature, des espèces d'insectes rares comme l'œdipode aigue-marine et de nombreuses espèces d'abeilles sauvages se sont installées sur le site.

Moutons et chèvres assidus

Detlef J. Uhrich observe, lui aussi, régulièrement des lézards qui se dorment au soleil lors de ses rondes. Le long des voies, les CFF entretiennent 2700 hectares de talus qui protègent ces dernières et offrent un biotope à divers animaux et plantes. L'une des tâches du responsable Nature de la région Centre des CFF est de parcourir à pied des tronçons de voie comme entre Olten et Berne. Il décide de ce qui doit être fait rapidement pour l'entretien >



Ecoduc

Près du passage à faune

1

L'objectif des écoducs est la valorisation écologique et la connexion des biotopes dans les zones urbaines.

2

Les passages à faune relient les biotopes fragmentés des animaux.

3

Les lézards des murailles se sentent bien sur les voies chaudes et sèches.





Bandes de verdure



Talus



Tout ce qu'on peut trouver le long des voies

1

Les bandes de verdure le long des voies offrent des biotopes accueillants à la faune et à la flore.

2

Des pommiers à haute tige d'une variété Pro Specie Rara servent de couvoir aux oiseaux et de biotope aux insectes.

3

La vergerette annuelle fait partie des plantes problématiques qui évincent des plantes plus précieuses.

4

Grâce à un projet de Pro Natura et Creanatura, il existe au Bruggerberg des murs de pierres qui servent de biotopes aux coronelles lisses.

5

Le jeune sureau qui pousse ici le long d'une clôture compte parmi les plantes désirables pour contribuer à la biodiversité.

6

Des chèvres interviennent régulièrement sur ce talus près de Brugg. Elles aiment bien les mûres et autres buissons.

7

Les hérissons, insectes et autres petits animaux trouvent refuge dans les tas de bois des talus ferroviaires.



des bosquets, comme p. ex. les arbres dangereux qui doivent être abattus.

D. J. Urich passe aussi quelquefois devant un troupeau de moutons ou de chèvres qui, sur mandat des CFF et de l'organisation environnementale Creanaira, paissent trois semaines consécutives sur les prairies maigres des talus ferroviaires. «Les chèvres sont très agiles sur les pentes raides et mangent aussi les plantes épineuses et problématiques comme les mûres ou les jeunes robiniers», précise D. J. Urich. Bien qu'encore exceptionnel, ce type de pâture constitue la méthode écologique la plus précieuse. Dans la région Centre, les prés sont fauchés une à deux fois par an sur un tiers des surfaces, et l'herbe coupée évacuée pour que les prairies restent maigres et la biodiversité élevée. Les prairies non fertilisées hébergent, outre les papillons et les reptiles, certaines plantes autochtones (sauge des prés, serpolet, pimprenelle ou bugrane épineuse) qui, sur les prairies fertilisées, sont souvent évincées par des espèces non autochtones (dites néophytes) comme la verge d'or par exemple.

Retour du demi-deuil

La valorisation écologique par des mesures d'entretien spéciales favorise la diversité des espèces: l'ophrys abeille, une variété d'orchidée normalement présente que dans le Jura, a ainsi été trouvée l'année dernière dans des talus CFF près de Brugg. Les spécialistes environnementaux des CFF ne savent pas eux-mêmes comment elle a franchi les limites du canton. L'apparition soudaine de l'ophrys abeille sur le Plateau est d'autant plus étonnante que les biotopes de nombreux animaux et plantes sont de plus en plus fragmentés en Suisse par l'infrastructure de transport et l'augmentation des surfaces construites.

C'est pourquoi des corridors écologiques de trois à 30 m de large ont été créés ces dernières années. L'objectif est la valorisation écologique et la connexion entre les biotopes des zones urbaines. Les bandes de verdure le long des autoroutes et voies ferrées relient les habitats et corridors migratoires de la faune et de la flore, assurant ainsi un échange entre

les populations. Dans l'agglomération de Brugg-Windisch, un tel corridor écologique a été créé en 2007, conjointement par les CFF, la ville de Brugg, le canton d'Argovie et d'autres partenaires. Il a permis de relier entre eux 900 ares de talus ferroviaires formés de prairies maigres, de pâtures et de divers bosquets. Le concept comprend aussi l'aménagement de tas de bois servant d'abris aux insectes, reptiles, hérissons et autres petits animaux. Grâce à des mesures comme celles-ci, la population de certaines espèces menacées a de nouveau augmenté ces dernières années, comme celle du lézard des souches ou du demi-deuil.

Pour le gibier aussi, la mobilité sur de grandes distances est vitale. Afin de réduire l'impact de la fragmentation des corridors migratoires du gibier, il existe en Suisse déjà plus de 300 passages à faune. Il s'agit de tunnels ou de passerelles qui permettent au gibier (chevreuils, cerfs, etc.) de traverser les voies ferrées ou les autoroutes en toute sécurité. Comme par exemple sur le nouveau tronçon CFF entre Berne et Olten: un «toit» de 20 m de large s'étendant au-dessus de la voie ferrée et l'A1 est couvert de haies et de prés idylliques et bordé de haies et de petits arbustes. «Cette protection est importante pour que les animaux se sentent en sécurité lorsqu'ils traversent», précise D. J. Urich. Des caméras ont permis de constater que les animaux utilisent intensément ces passages et que ces mesures contribuent largement au développement du biotope naturel de nombreuses espèces. —

PRÊTS POUR LA GRANDE MONTAGNE

Le compte à rebours pour l'ouverture du tunnel de base du Gothard est lancé. Une formation intensive prépare 3900 employés à leurs nouvelles fonctions. Parmi eux, plus de 300 collaborateurs de SBB Cargo et SBB Cargo International.

Texte: Peter Krebs

La montagne appelle. Le 1^{er} juin 2016 ouvrira le plus long tunnel ferroviaire au monde: le tunnel de base du Gothard, appelé TBG en interne et long de 57 km. Il ne s'agira pas seulement de deux tubes équipés de rails et de caténaires, mais bien plus d'un système complexe et ultramoderne, comprenant galeries, haltes de secours, systèmes de ventilation, éclairage, alimentation électrique, installations de pilotage et bien plus encore.

Ils constituent la base structurelle et technique garantissant la traversée sûre, ponctuelle et rapide des quelque 260 trains de marchandises et trains de voyageurs pouvant utiliser le tunnel quotidiennement. Mais la meilleure infrastructure ne sert à rien si elle n'est pas gérée de manière professionnelle. Afin qu'ils soient prêts pour le Gothard, les collaborateurs concernés des CFF et d'autres entreprises suivent actuellement la formation requise.

«Nous formons en tout env. 3900 personnes», déclare Christian Pugliese, chef de projet Formation NLFA chez CFF SA. Outre les 2900 collaborateurs des CFF, quelque 1000 personnes d'entreprises tierces participent également. Parmi elles, les personnels des casernes de pompiers, des premiers secours et de la

police qui doivent tout savoir, le cas échéant. 200 mécaniciens d'autres entreprises ferroviaires qui emprunteront le tunnel suivent également une formation.

SBB Cargo compte parmi les premiers à utiliser commercialement le tunnel. A partir de juin 2016, lorsque débutera la phase de test, ce seront d'abord surtout des trains de marchandises qui traverseront le tunnel. Les trains de voyageurs prévus suivront avec le changement d'horaire en décembre 2016.

Les 156 mécaniciens de SBB Cargo et les 100 de SBB Cargo International, prévus pour l'axe du Gothard, devront déjà être formés d'ici à fin mai 2016, explique Attilio Albertini, chef de projet Formation SBB Cargo. A ceux-ci s'ajoutent au moins 50 collaborateurs du service «Operations», chargés du pilotage des trains. Parmi les premiers mécaniciens à être formés à partir d'août, il y aura ceux qui seront affectés à la phase de test. Celle-ci commencera début octobre 2015, mais sans trains commerciaux. 21 mécaniciens de SBB Cargo y participeront.

Simulation 3D du Gothard

Le programme de formation complet des CFF est adapté aux besoins des différentes catégories professionnelles. Les méca-

ciens et le personnel des trains de voyageurs apprennent au cours des trois jours le fonctionnement et les caractéristiques de l'ouvrage du siècle. Une formation particulièrement intensive est dispensée aux 570 personnes qui assureront la maintenance du nouveau tunnel ainsi qu'aux 350 collaborateurs qui piloteront la circulation des trains depuis le nouveau centre d'exploitation de Pollegio. Ils doivent tous avoir vu au moins une fois le tunnel de l'intérieur et ressenti cette atmosphère impressionnante.

«La formation est un élément absolument capital de la mise en service», souligne C. Pugliese. D'une part, les collaborateurs peuvent acquérir les connaissances et aptitudes nécessaires et, d'autre part, ils reçoivent le feu sacré. «Mieux les gens sont formés, plus ils sont motivés», précise C. Pugliese. Autre raison déterminante: si les entreprises veulent obtenir l'autorisation d'exploiter de l'Office fédéral des transports (OFT), elles doivent prouver que leur personnel dispose des connaissances requises.

Les CFF attendent une contribution essentielle à la formation et plus tard au perfectionnement des collaborateurs de la toute nouvelle simulation 3D, utilisée dans un premier temps comme prototype de-



«Mieux les gens sont formés, plus ils sont motivés», précise le formateur CFF C. Pugliese.

puis juillet 2015. Ce moyen didactique, développé par les CFF avec le soutien financier de l'OFT, reproduit de façon réaliste le tunnel de base et les lignes d'accès. Le chef de projet Michael Bruderer parle d'un «énorme univers de formation et d'apprentissage virtuel», dans lequel les apprenants peuvent évoluer individuellement ou en groupes. Il est par exemple possible de simuler un exercice d'évacuation en temps réel et avec différents rôles. «Cela n'existe encore nulle part sous cette forme et avec une telle complexité.» La simulation à l'écran et avec des lunettes 3D transmet plus que du savoir. Elle permet de s'entraîner aux processus et à agir en fonction des situa-

tions. Elle constitue en outre un complément pratique à la formation sur site, qui ne sera plus possible que de façon limitée lorsque le tunnel sera en service. —

Photo: Remo Inderbitzin

COMPTE À REBOURS DU GOTHARD

- 2015

juin

Pendant 365 jours, deux locomotives blanches nommées Erstfeld et Biasca et portant le logo «Gottardo 2016» circuleront en Suisse pour annoncer l'ouverture du tunnel.
 - 2015

15 août

Mise en service du système de contrôle des trains ETCS Level 2 sur le tronçon d'accélération Brunnen-Flüelen-Alt-dorf-Rynächt. Ce changement est une étape importante pour la mise en service du nouveau tunnel du Gothard fin 2016. Début novembre 2015 suivra la mise en service Pollegio-Castione avec ETCS Level 2.
 - 2015

oct

Mise en place des derniers composants techniques et début de la phase de test. Plus de 3000 trajets d'essai devront prouver que le nouveau tunnel du Gothard fonctionne parfaitement et en toute sécurité.
 - 2016

1 juin

Manifestation officielle pour l'ouverture du nouveau tunnel du Gothard. Aux deux portails du tunnel, des trains du nord et du sud se lanceront dans le tunnel pour le voyage inaugural. A partir de là, les CFF prendront en charge le nouveau tunnel du Gothard d'AlpTransit Gotthard devenant dès lors l'exploitant officiel.
 - 2016

4/5 juin

Grande fête populaire «Gottardo 2016» pour toute la population suisse. Un programme festif sera proposé à Erstfeld et dans la région Pollegio-Biasca.
 - 2016

10 déc

Dernier voyage (SBB Cargo) via l'ancienne ligne de faite et manifestation festive à Airolo et Göschenen.
 - 2016

11 déc

Mise en service du nouveau tunnel du Gothard et première traversée officielle avec une Re 484.
- Vous trouverez les informations actuelles sur le Gothard et l'inauguration du tunnel de base en décembre 2016 sur:

gothard.sbbcargo.com

Lisa Barzaghi, responsable «Hospitality Office» au Festival du film de Locarno

L'hôtesse

Texte: Jean-Pierre Ritler
Photo: Marvin Zilm

Subitement, c'est le silence. L'écran est noir, les applaudissements se sont tus, les sièges sont vides. Mi-août, Lisa Barzaghi déambule le soir sur la Piazza Grande déserte de sa ville natale, Locarno, et ne peut y croire. «Un sentiment étrange», médite-t-elle. «En un moment, on passe de cent à zéro. Il me faut un peu de temps pour réaliser: «Accidenti, le festival est bel et bien terminé!» Je me sens d'abord perdue, je dois reprendre mon souffle et me réhabituer à une vie normale.»

Cette vie «normale» que Lisa Barzaghi a abandonnée quatre mois plus tôt. En avril, elle est l'une des premières à arriver au siège de la direction du Festival du film de Locarno. C'est alors que commencent les préparatifs de l'un des événements les plus glamour de Suisse. L. Barzaghi connaît bien cette sensation: cela fait quatre ans que cette jeune femme de 29 ans dirige le «Hospitality Office», la plate-forme pour les invitations, les déplacements et l'hébergement des personnes invitées. Depuis ses 18 ans, elle aide ici tous les étés.

1000 invitations dans le monde entier

Les films, eux, sont choisis en juin. Lisa Barzaghi envoie des invitations dans le monde entier. «Nous nous occupons d'environ 1000 personnes», explique-t-elle, «des journalistes, représentants de l'industrie cinématographique, collaborateurs d'autres festivals, et membres du jury. Et bien entendu aussi d'acteurs, de réalisateurs et producteurs.»

Pour chaque film, nous n'invitons qu'un nombre précis de personnes par section. Cela ne donne-t-il pas lieu à des conflits? «Nous avons notre bible pour cela», dit-elle en riant et en parlant du «Regolamento ospitalità». Ce dernier définit

les services auxquels les différents types d'invités peuvent prétendre.

L'hébergement est un point crucial. Trouver suffisamment de lits en pleine saison à Locarno relève du défi; ancienne élève de l'école hôtelière, L. Barzaghi a le contact facile. Elle réserve aussi des vols et organise des transports vers Locarno. Plus le festival approche, plus l'équipe s'agrandit. A la fin, huit personnes de la centrale et d'innombrables aides s'occupent des invités.

Car avec un millier d'invités, tout ne se passe pas toujours comme prévu. Certains arrivent le mauvais jour ou ne sont pas sa-

«C'est si stimulant,
motivant, plein
d'adrénaline, un univers
fascinant.»

tisfaits de la chambre d'hôtel. Durant le festival, la patronne passe son temps dans son bureau à résoudre des problèmes. «Les imprévus font alors partie du quotidien. Mais j'ai une équipe formidable, tout le monde garde son sang-froid. Notre règle ultime est de ne jamais paniquer, car il existe toujours une solution.»

Pseudonymes pour les VIP

Et puis il y a les VIP, dont la patronne s'occupe personnellement. Les grandes stars sont protégées et reçoivent un pseudonyme, afin que personne ne sache qui arrive quand et où. L. Barzaghi doit d'ailleurs aussi tenir compte de toutes sortes d'exigences particulières. «De manière générale, je peux dire que plus une personne est célèbre, moins elle fait de ma-

nières. C'est plutôt le deuxième rang qui fait des caprices.» Qui vous a le plus impressionnée? Elle répond spontanément: «Harry Belafonte!» La star mondiale a reçu en 2012 le «Pardo alla carriera» pour sa carrière. Aujourd'hui encore, on parle avec admiration et respect de son comportement avec le personnel. «Che signore», se souvient Lisa Barzaghi avec nostalgie.

Pas question de cinéma

La sémillante organisatrice n'a quasiment pas le temps d'assister aux projections de film. «J'essaie de voir au moins un ou deux films sur la Piazza Grande. Je n'arrive malheureusement pas à en voir plus, mon portable n'arrête pas de sonner.»

Et après dix jours de stress permanent, après que 170 000 visiteurs ont vu quelque 300 films de 50 pays, le festival s'arrête d'un moment à l'autre, laissant derrière lui ce vide étrange. Pourquoi s'inflige-t-elle tout cela? Lisa Barzaghi réfléchit. «Quelquefois je me le demande aussi. Mais le festival est si stimulant, motivant, plein d'adrénaline, c'est un univers fascinant.» Elle boit une gorgée de café. «D'habitude, je m'ennuie vite. Mais je peux vous assurer que durant le festival, ce n'est absolument pas le cas.» —



Un moment de calme: dès qu'elle le peut, Lisa Barzaghi fait une pause au bar Al Borgo près de la Piazza Grande.



SBB CFF FFS Cargo

Misez sur la qualité et la durabilité suisses.

Le nouveau tunnel du Saint-Gothard – la voie la plus
rapide à travers les Alpes.

gothard.sbbcargo.com



La Suisse par
excellence.

gottardo2016.ch