

cargo

Le magazine suisse de la logistique

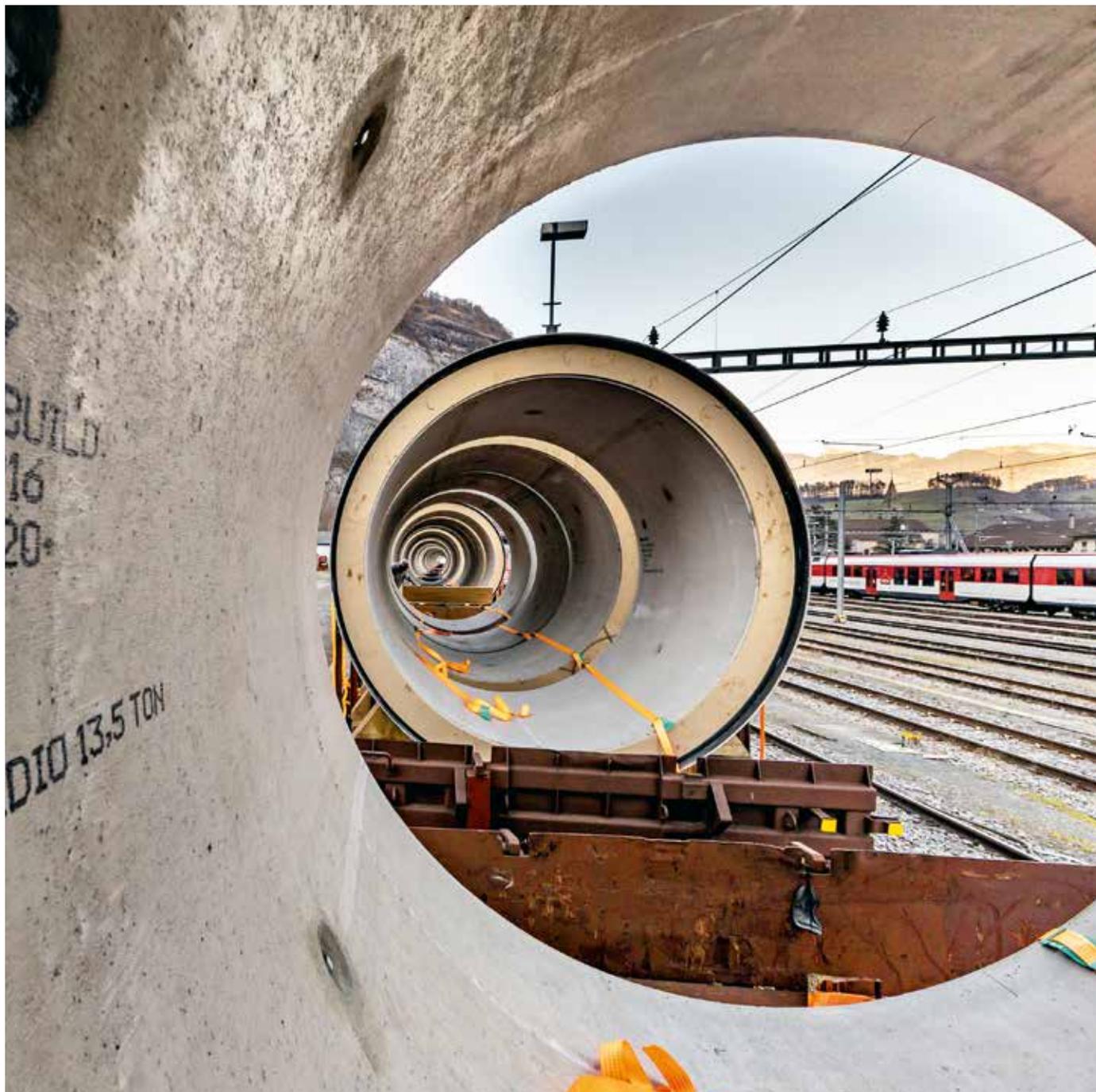
1 | 2021

Capitale des conteneurs

Bâle et l'offre Swiss Split
de CFF Cargo

En page 4





Garantir la stabilité du réseau: des transports pour Swissgrid

Les éléments en béton sont prêts à être enterrés profondément dans le sol. Sur mandat de l'entreprise italienne de fret ferroviaire Mercitalia, CFF Cargo achemine 532 éléments en béton dans sept trains, de Domodossola (Italie) à Saint-Maurice en Valais, où ils serviront à l'installation d'une ligne à haute tension souterraine de la société nationale pour l'exploitation du réseau Swissgrid. En raison de l'impossibilité pour le tunnelier d'interrompre ses travaux, une chaîne d'approvisionnement sans faille est essentielle.

 **Vous trouverez de plus amples informations au sujet des transports de Swissgrid sur notre blog.**
<http://tiny.cc/swissgrid-f>

Impressum

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

Rédaction CFF Cargo: Anouk Ilg, Peter Imfeld, Martina Riser, Miriam Wassmer, Robert Wildi
Conception et réalisation: Infel AG, Zurich **Rédaction:** Alexander Jacobi, Michelle Russi, Christine Sping

Direction de projet: Michelle Russi **Conception:** Murielle Drack

Traduction: Service linguistique des CFF

Impression: Hertig + Co. AG, Lyss

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

Tirage global: 4400 exemplaires

Les droits d'auteur appartiennent à CFF Cargo. La reproduction d'articles est autorisée avec mention de la source. Veuillez en envoyer un exemplaire justificatif à l'adresse de rédaction.

Abonnement gratuit sur sbbcargo.com/fr/abonnement. Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur cfcargo.com. Veuillez vous adresser à cargomagazin@sbbcargo.com en cas de changement d'adresse ou pour toute résiliation d'abonnement.

Éditorial



Plus d'automatisation dans l'ensemble de la Suisse

Même en pleine pandémie de COVID-19, le trafic marchandises transfrontalier fonctionne sans encombre. À Bâle, CFF Cargo investit dans un terminal trimodal d'import-export pour regrouper les volumes et les transporter sur rails sur la plus longue distance possible. En trafic combiné, la coopération entre le rail et la route est essentielle. Pour plus de détails, nous vous invitons à lire l'article en page 4.

L'automatisation et la numérisation sont incontournables pour CFF Cargo si elle veut gagner en efficacité et en compétitivité. Depuis mai 2019, les trains de l'entreprise de fret ferroviaire circulent avec un attelage automatique en trafic combiné intérieur. À la mi-2021, d'autres terminaux seront raccordés. Mais pour automatiser l'ensemble de la Suisse, il faudrait un changement massif et concerté avec l'Europe. Pour en savoir davantage, rendez-vous à la rubrique Rencontre au sommet. Nous donnons la parole à Désirée Baer, CEO CFF Cargo, et Josef Dittli, conseiller aux États et président de la VAP.

Bonne lecture et portez-vous bien!

Miriam Wassmer
Responsable Communication CFF Cargo

4-9 Le moment logistique:

Trafic international de conteneurs

Les marchandises en trafic international doivent parcourir la plus grande distance possible sur rails. La solution: Swiss Split.



10-11 En bref

Logique de contrôle numérique: à l'avenir, la visite technique du train sera partiellement automatisée.



12-15 Rencontre au sommet

Transfert du trafic. Josef Dittli, conseiller aux États, et Désirée Baer, CEO CFF Cargo, prennent position.



16-18 Innovation

Pour remplacer sa flotte peu à peu, CFF Cargo mise sur des wagons «séparés». En voici les raisons.

19 L'objet

Il est vert vif, fragile et unique. Le plomb est bien plus qu'un morceau de plastique apposé sur un wagon.

20-23 Du point de vue des clients

Comment les produits en acier de la société Panlog sont-ils acheminés d'Emmenbrücke à Lecco en Italie? Dans un train complet!



24-26 Au cœur de Cargo

Pour Fitim Badalli, conducteur de reach stacker, soulever des conteneurs de 45 tonnes requiert une concentration maximale.

27 Ballast

Nouvelle unité d'affaires, rapport d'émissions et concours: une page consacrée aux principales nouveautés.





Swiss Split: favoriser le transport sur rails

Comment les conteneurs provenant d'outre-mer sont-ils acheminés en Suisse? De quelle manière la desserte fine s'opère-t-elle dans les régions? Et quel sera le rôle exact du terminal trimodal Gateway Basel Nord? Nous vous présentons l'offre Swiss Split.

Texte: Michelle Russi Photos: Kostas Maros



Le grutier prépare le transbordement, 25 mètres au-dessus du sol.

Lorsqu'un détaillant suisse commande des marchandises produites en Chine, il est automatiquement intégré dans des chaînes d'approvisionnement internationales. L'offre Swiss Split de CFF Cargo répond aux besoins des clients spécialisés dans l'import-export. Cette solution de raccordement au trafic combiné (TC) en Suisse établit un lien direct avec les chaînes de transport internationales. Bien souvent, les marchandises commandées sont transportées par bateau jusqu'aux plus grands ports maritimes d'Europe: Rotterdam, Anvers, Hambourg et, depuis peu, les ports méditerranéens. Leur acheminement se poursuit par bateau, train ou camion – selon le port, le transporteur et le consommateur final – jusqu'à Bâle, d'où s'effectue une desserte fine en Suisse.

L'offre Swiss Split porte sur la desserte fine dans les régions. Elle vise à favoriser le transport sur rails des marchandises depuis Bâle, et ce sur la plus grande distance possible. À leur arrivée, les conteneurs sont répartis dans le terminal de transbordement de Bâle – d'où le nom «Swiss Split», puis chargés sur les trains. Si les clients disposent d'une voie de raccordement, CFF Cargo achemine les marchandises directement par voie ferrée jusqu'au point de destination. Pour les autres clients, les marchandises sont

transportées par train jusqu'à l'un des terminaux TC régionaux, le dernier kilomètre étant ensuite effectué en camion.

Développement des installations

Même si de nombreux destinataires suisses de transports internationaux possèdent une voie de raccordement, CFF Cargo développe son réseau de terminaux dans le pays. Le dixième terminal TC géré par CFF Cargo a été inauguré en août 2020 à Widnau (SG), ce qui porte à seize le nombre de terminaux actuellement disponibles. Comme l'indique Bruno Fischer, responsable Trafic combiné, la société développe ses terminaux pour rendre l'offre de fret ferroviaire plus attrayante aux yeux des clients non reliés au réseau. «Actuellement, beaucoup de clients font acheminer par camion leurs marchandises depuis Bâle jusqu'à l'adresse de livraison. Notre offre leur permet d'envisager un mode de transport plus écologique.»

Le futur terminal à conteneurs Gateway Basel Nord (GBN) joue un rôle essentiel dans le cadre de ce développement (voir encadré et entretien p. 8 et 9). Ce terminal trimodal avec accès au Rhin ainsi qu'aux réseaux ferroviaire et routier fera office de plate-forme d'accès moderne pour le fret international. On compte aujourd'hui plus de six

terminaux pour le transbordement de conteneurs dans la région de Bâle, ce qui complique la coordination et la desserte, et se répercute sur les frais. De plus, aucun d'eux n'est conforme aux standards modernes de production. Le GBN permettra de gérer simultanément plusieurs trains d'une longueur maximale de 750 mètres, une performance unique en Suisse qui présentera des avantages considérables pour la clientèle

«La desserte fine ne doit pas se faire au détriment de l'écologie.»

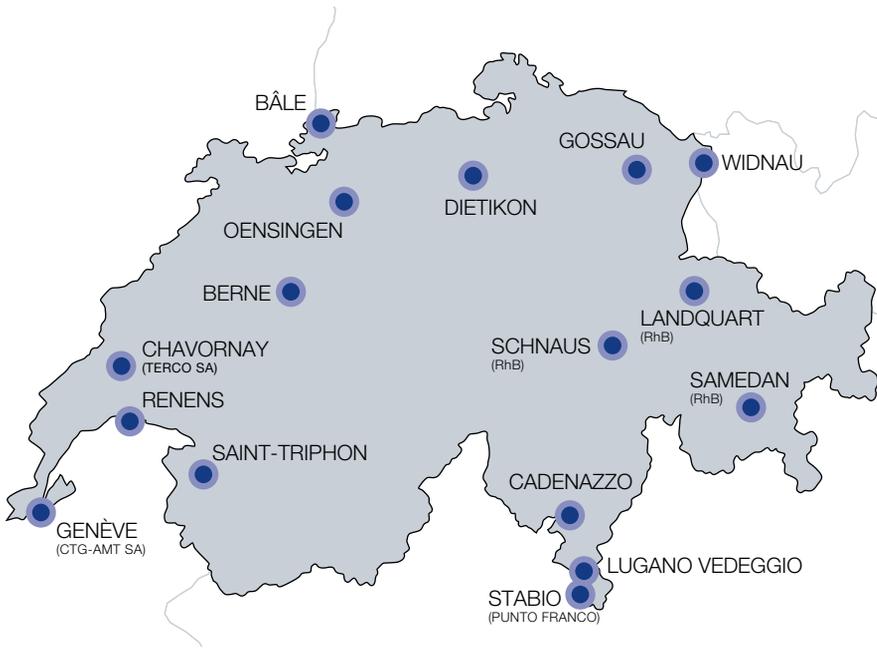
Bruno Fischer,
responsable Trafic combiné, CFF Cargo SA

de CFF Cargo. Bruno Fischer précise: «Le développement de l'infrastructure de Bâle permettra d'acheminer tous les conteneurs à partir d'un site en Suisse. Cela simplifiera la tâche des compagnies ferroviaires. Et les clients bénéficieront d'une grande flexibilité lors de la planification des transports.»

D'avis que ces investissements seront bénéfiques à tous les niveaux, il est persuadé que les chaînes d'approvisionnement internationales seront maintenues malgré la pandémie et que le commerce intercontinental ne sera pas durablement affecté. «La pandémie a eu un bref impact sur les flux de marchandises en 2020, mais peu d'entreprises ont relocalisé leurs sites de production en Europe.» Selon lui, la demande de marchandises en provenance des pays asiatiques ne devrait donc pas s'effeuiller.

Même pour de courtes distances

L'offre Swiss Split est également intéressante pour de courtes distances et l'acheminement par camion, comme en témoigne la société Paul Leimgruber AG, cliente de CFF Cargo. En novembre



La Suisse compte actuellement seize terminaux de transbordement pour le trafic combiné, dont dix sont gérés par CFF Cargo.



Conteneur «volant»: transbordement de marchandises du bateau au rail dans le terminal de Contargo, à Bâle.



Tous d'accord pour intensifier le fret ferroviaire: Martin Haller (CFF Cargo), Sebastian Furrer (Leimgruber) et Bruno Fischer (CFF Cargo) (de g. à d.).



De par sa proximité avec le Rhin, Bâle est un carrefour idéal pour le fret international.



La société bâloise Leimgruber, spécialisée dans les transports routiers, mise désormais également sur le rail.

2020, ce transporteur routier bâlois a transféré vers le rail une partie de ses transports de conteneurs entre Bâle et le Mittelland. Et il compte bien y recourir davantage. Dans le cadre de l'offre Swiss Split, CFF Cargo achemine les conteneurs de Basel-Kleinhüningen au terminal TC d'Oensingen (55 km au total) par saut de nuit. Un chauffeur de Leimgruber récupère les containers au terminal et les livre au consommateur final. Grâce au transport ferroviaire, la société Leimgruber a moins de kilomètres à parcourir sur route et déleste le trafic dans la région de Bâle. De plus, elle accroît la productivité des véhicules et réduit les émissions de CO₂. «Comme nous, nos clients cherchent des solutions de transport durables», indique Sebastian Furrer, responsable de la logistique des conteneurs pour la société Leimgruber. Il ajoute que les terminaux à conteneurs de Bâle atteignent leurs capacités limites, ce qui engendre des temps d'attente pour les chauffeurs et génère des coûts. «Il est donc dans notre intérêt de recourir au transport ferroviaire sur l'axe Basel-Oensingen, très fréquenté.»

Une offre attrayante

Pour Bruno Fischer (CFF Cargo), cette collaboration est riche en enseignements: «Si un transporteur routier fait appel à nos services pour de courtes distances, cela signifie que l'offre Swiss Split est attrayante.» En Suisse, le transport sur courte distance est selon lui l'un des défis majeurs à relever dans le cadre du trafic combiné. «Lorsque le transport par route jusqu'à un terminal à conteneurs est trop long, de nombreux clients effectuent tout le transport par camion.» Un problème auquel ne seraient pas confrontés les pays d'une grande superficie. Selon Bruno Fischer, il suffirait de mailer finement le réseau de terminaux TC pour remédier au problème. Les sites doivent se situer le plus près possible des clients pour limiter les trajets sur route, en amont comme en aval.

Rail, route et Rhin

Le futur terminal à conteneurs national (GBN) doit être mis en place à Bâle et disposera de points d'accès au Rhin ainsi qu'aux réseaux ferroviaire et routier. Il permettra de transférer 50% du trafic international de conteneurs vers le rail. Aujourd'hui, seuls 10% des conteneurs sont acheminés sur rails depuis les ports. La réalisation du terminal trimodal, assurée par Gateway Basel Nord AG et les Ports Rhénans Suisses, s'effectuera en deux étapes. Un terminal bimodal (rail/route) verra le jour d'ici fin 2023. Puis un troisième bassin portuaire sera réalisé avant fin 2026 comme point d'accès à la navigation sur le Rhin. Le projet a accusé un certain retard suite aux oppositions déposées par diverses associations de défense de l'environnement et plusieurs concurrents. Fin novembre 2020, la population bâloise a approuvé le financement du nouveau bassin après que le Grand Conseil bâlois eut lui-même donné le feu vert. La Commission de la concurrence a également donné son aval. Les procédures d'approbation des plans et d'encouragement sont toujours en suspens auprès de l'Office fédéral des transports en raison des dites oppositions.



Retrouvez l'entretien avec la société Leimgruber sur notre blog: <http://tiny.cc/leimgruber-f>

Le monde au départ de Bâle

CFF Cargo est l'un des fervents défenseurs du projet Gateway Basel Nord. Martin Haller, président du conseil d'administration, souligne les avantages du projet et fait le point sur la situation.

Entretien: CFF Cargo Photo: Kostas Maros

Quels sont les avantages du Gateway Basel Nord (GBN) pour notre clientèle d'aujourd'hui et de demain?

Le Gateway rendra les chaînes de transport plus performantes et avantageuses, depuis le port maritime jusqu'au destinataire (et inversement pour les exportations). Son emplacement en zone frontalière est stratégique, son infrastructure des plus modernes. Les manœuvres des compagnies ferroviaires seront simplifiées. Les chauffeurs de camion réaliseront un gain de temps (peu d'attente et manutention rapide). Les clients gagneront en flexibilité. Grâce au GBN où convergent diverses voies de transport et à son équipement de transbordement moderne, les transporteurs pourront choisir l'itinéraire qui convient le mieux pour acheminer leurs conteneurs aux quatre coins du monde. Ces avantages nous permettront de satisfaire notre clientèle et de conquérir de nouveaux clients, puis de stimuler l'économie suisse en facilitant les échanges internationaux.

Pour quelle raison le site de Bâle est-il si intéressant?

Les principaux corridors de fret ferroviaire européens pour l'import-export suisse passent par Bâle. La partie navigable du Rhin prend fin à Bâle et la ville se situe le long du corridor de fret ferroviaire européen Rotterdam-Gênes. Il est possible d'accéder à l'axe du Saint-Gothard et à l'axe du Lötschberg. Par ailleurs, les dépôts de conteneurs vides essentiels au trafic international ad hoc ainsi que diverses entreprises offrant des prestations en amont et en aval se trouvent dans la région. Bâle est en quelque sorte la capitale suisse des conteneurs et de la logistique. D'où l'intérêt d'y aménager une gare principale pour la NLFA.

Quels effets a eu la pandémie de COVID-19 sur les exigences envers le GBN?

La pandémie a donné lieu à des réflexions sur les chaînes d'approvisionnement internationales. Les flux de marchandises ont brièvement subi un net recul. Les bases du commerce international et de la répartition du travail ne sont toutefois pas remises en question. Le commerce extérieur, en particulier les importations, continue à jouer un rôle-clé pour la Suisse. Dans le cadre du Pacte vert

pour l'Europe, nous serons davantage amenés à mettre en place des chaînes d'approvisionnement sans incidence sur le climat. Un avantage du Gateway est sa conception particulièrement souple, car nul ne sait quelles voies de transport et quels conteneurs seront développés à l'avenir.

La Ville de Bâle a approuvé la construction du nouveau bassin. Quelles sont les prochaines étapes?

La population bâloise nous fait confiance et approuve nos démarches. Nous en sommes extrêmement satisfaits. Le résultat de la votation confirme le bien-fondé de notre projet qui vise à mettre en place une logistique moderne sur le site de Bâle Nord tout en préservant la faune et la flore particulièrement riches et en prenant des mesures compensatoires. Nous élaborons un concept détaillé de protection de la nature que nous entendons soumettre d'ici peu à l'Office fédéral des transports en vue de l'approbation du projet.

Le projet polarise depuis plusieurs années.

Le terminal trimodal pourra-t-il selon vous être mis en service fin 2023?

La réalisation du projet pourrait commencer début 2022. Les opérations de transbordement débuteraient alors fin 2023. Cela impliquerait une bonne cohésion avec les autorités compétentes et les associations de défense de l'environnement. Dans le cas contraire, diverses procédures juridiques risquent de repousser le projet de plusieurs années. Ce serait d'autant plus regrettable que la protection de la nature est l'une de nos préoccupations principales. Nous préférierions nettement investir dans la recherche d'une solution de conservation de la nature. Mais en l'état actuel des choses, un report de plusieurs années n'est pas exclu.

Portrait



Martin Haller est président du conseil d'administration de Gateway Basel Nord AG, laquelle regroupe en son sein trois entreprises de transport et de logistique suisses: Contargo, Hupac et CFF Cargo.

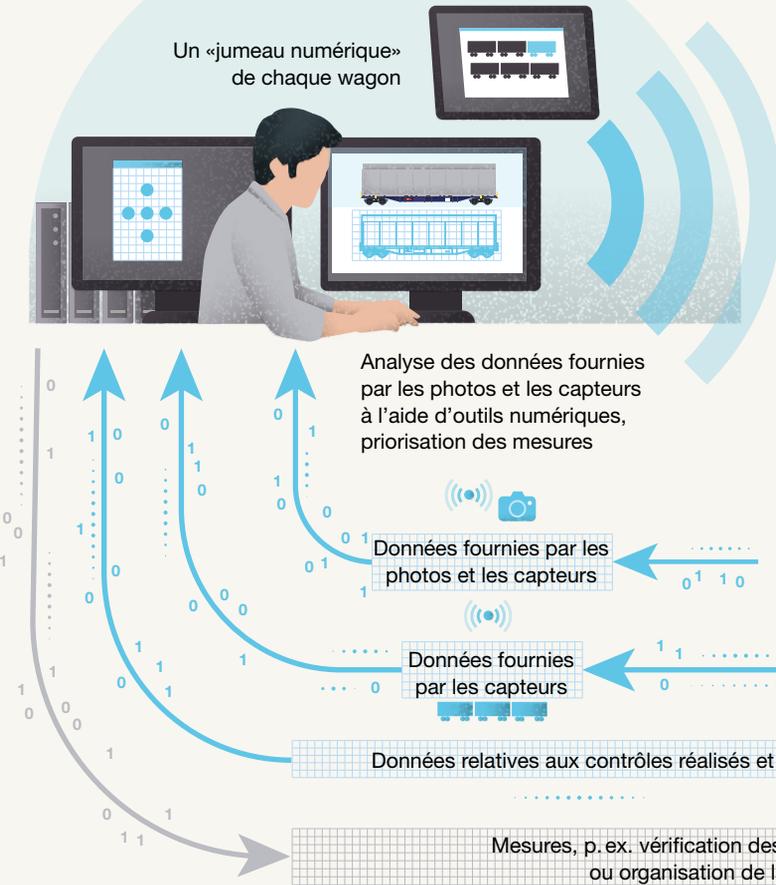
Contrôle numérique

CFF Cargo développe une logique de contrôle numérique dans le cadre de son programme d'automatisation, le but étant d'automatiser partiellement la visite technique du train, jusqu'à présent 100% manuelle. Cette mesure est gage d'une meilleure fiabilité et d'une plus grande satisfaction de la clientèle.

Texte: Alexander Jacobi | Infographie: Pia Bublies

Déroulement futur de la visite technique du train: logique de contrôle numérique

Centrale Cargo Préparation des trains



Intérêt de la visite technique du train



Garantit la capacité au roulement et la sécurité de l'exploitation



Garantit la fermeture des portes et des dispositifs de verrouillage

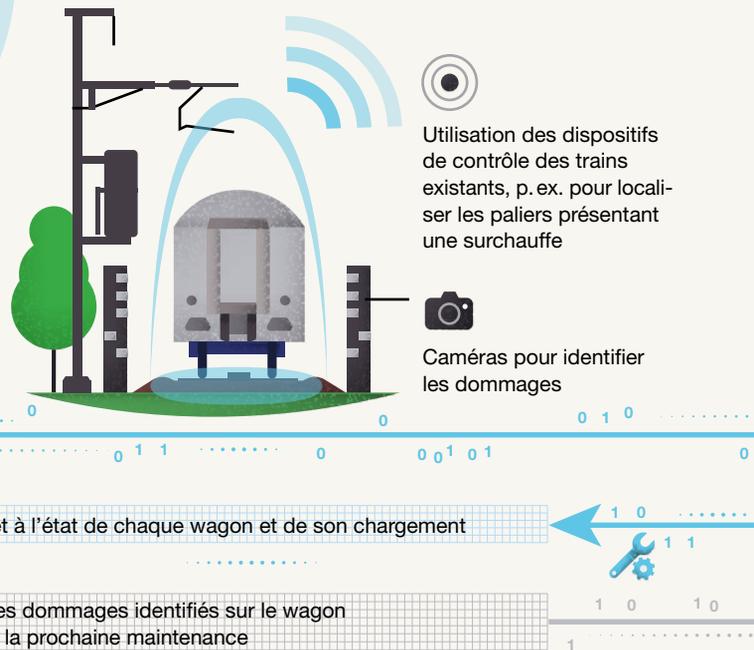
Déroulement actuel de la visite technique du train



Visite technique du train de marchandises par un collaborateur



Systèmes de mesures côté voie (Wayside Intelligence):





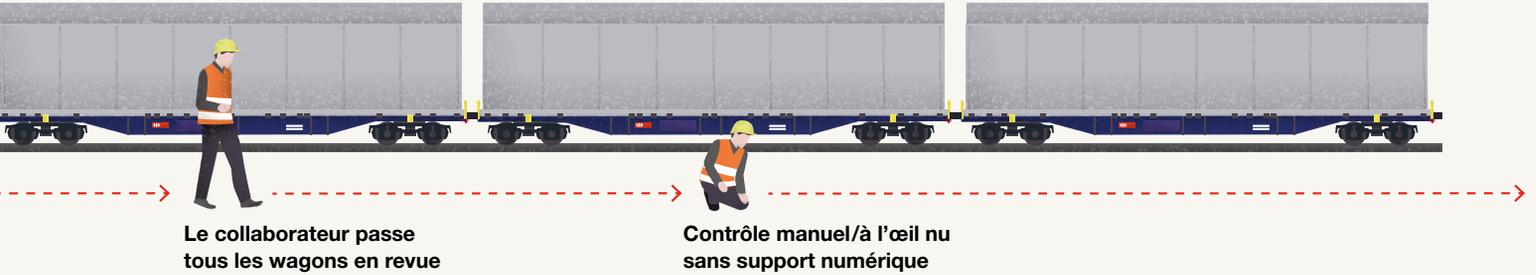
Garantit un chargement sécurisé et conforme aux prescriptions



Au moins une fois par jour et à la moindre modification du chargement



Détecte les dommages et les défauts sur le wagon



Avantages de la logique de contrôle numérique

Visite technique du train (chaque jour) par un collaborateur inutile

Mobilisation ciblée des compétences humaines

Amélioration de la sécurité de l'exploitation et de la sécurité au travail

Documentation numérique sur l'état du wagon avec les résultats des contrôles

Organisation d'une maintenance en fonction de l'état (le plus tard possible, mais dès que nécessaire)

Amélioration de la satisfaction de la clientèle grâce à la baisse du nombre de wagons en panne

Systèmes de mesure côté wagons (Asset Intelligence), présents sur certains wagons seulement:

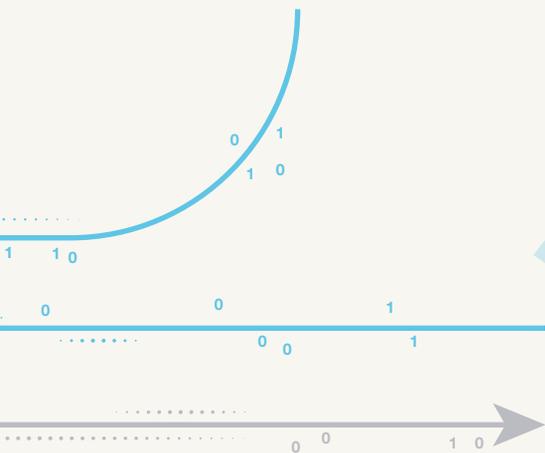
 Contacts de porte

 Surveillance du chargement

 Capteurs détectant les vibrations

 Dispositif de surveillance de la température

 Surveillance des freins



Un collaborateur équipé d'un appareil portable (p. ex. tablette) ne procède plus qu'à des contrôles spécifiques sur le wagon:

 Photos des wagons à haute résolution

 Check-lists disponibles

 Informations du centre de gestion des données



«L'automatisation favorise le transfert vers le rail»

Entretien avec Désirée Baer, CEO CFF Cargo, et Josef Dittli, conseiller aux États et président de l'Association des chargeurs, sur l'avenir du fret ferroviaire suisse. Ils partagent une même certitude: la nécessité de progresser sur la voie de l'automatisation, le plus rapidement possible.

Interview: Robert Wildi Photos: Daniel Winkler

Monsieur Dittli, projetons-nous dans cinq ans. Selon vous, quelle sera la situation du fret ferroviaire en 2026?

Josef Dittli: J'espère que, d'ici là, les développements et les avancées en matière de numérisation et d'automatisation dans le domaine du fret ferroviaire auront permis d'améliorer sensiblement la compétitivité du rail par rapport à la route. Il serait souhaitable que ces innovations permettent au chemin de fer de proposer à sa clientèle des solutions logistiques de meilleure qualité et plus rapides, tout en veillant à garder des tarifs abordables. Le tout sans jamais perdre de vue l'objectif prioritaire qui consiste à accélérer le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail.

Madame Baer, avez-vous pris bonne note? CFF Cargo parviendra-t-elle à atteindre ces objectifs d'ici à 2026?

Désirée Baer: Pour ce qui est de la numérisation de nos processus, je n'en ai pas l'ombre d'un doute. Nous avons les systèmes et les solutions, à nous de définir la feuille de route pour les mettre en œuvre. En ce qui concerne l'automatisation, nous avons établi un calendrier ambitieux qui consiste, en premier lieu, à introduire l'automatisation des attelages et de l'essai des freins sur tout le territoire. Le fret ferroviaire étant par nature transfrontalier, nous sommes également tributaires de différents protagonistes, tels que les détenteurs de wagons, la clientèle, mais aussi de nombreux acteurs européens. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine. Parvenir à tout concilier en cinq ans est un objectif ambitieux, un peu trop même.

Est-ce dû à un manque de moyens financiers?

Baer: Bien entendu, l'argent joue aussi un rôle. Toutefois, l'automatisation dans le domaine du fret ferroviaire européen passe avant tout par l'harmonisation des systèmes au niveau international. Et ce à une échéance commune. Nous parlons ici d'un big bang, à la fois nécessaire et extrêmement ambitieux.

Concernant les attelages automatiques, de nombreux efforts sont en cours en Europe. Monsieur Dittli, dans l'une de vos deux motions, vous exhorte le Conseil fédéral à accélérer la transformation en ce sens également en Suisse. Comment doit-il s'y prendre?

Dittli: Il faut tout d'abord développer très rapidement une stratégie sur la manière de promouvoir la transformation en Suisse, tout en veillant à la compatibilité au niveau européen. En Suisse, nous n'avons pas évolué dans notre manière d'atteler les wagons du trafic marchandises depuis cent ans.

Pour parvenir au déploiement des attelages et essais des freins automatiques, nous avons besoin, à côté de cette stratégie, d'incitations financières pour pouvoir passer du projet pilote à un système fonctionnel adapté à toutes les entreprises de fret ferroviaire.

Baer: Chez CFF Cargo, nous avons financé par nos propres moyens le développement de pareils systèmes, avant nos concurrents européens. Nous avons pris un risque entrepreneurial, tout en sachant que cela ne fonctionnerait que si tous les autres acteurs en faisaient de même à long terme. Mais pour cela, il faut un consensus. C'est pour toutes ces raisons que les deux motions de Monsieur Dittli sont si utiles et si importantes pour nous.

«Il n'est pas question que la Confédération assume tous les coûts, mais un financement initial est nécessaire.»

Josef Dittli,
conseiller aux États et président de l'association VAP

La Confédération doit-elle prendre le relais, lancer la mise en œuvre et, dans l'idéal, la financer?

Dittli: Il n'est pas question que la Confédération assume tous les coûts. Toutefois, un financement initial est nécessaire pour que CFF Cargo et les partenaires ne se retrouvent pas livrés à leur sort. La Confédération doit donc, en concertation avec l'Europe, créer des conditions-cadres solides pour ces innovations et réunir les principaux protagonistes et acteurs autour d'une table.

Bien que votre motion sur l'«automatisation» ait été acceptée au Conseil national par 136 voix contre 50, certaines voix dissidentes refusent d'allouer des fonds fédéraux à la promotion du fret ferroviaire. Les comprenez-vous?

Dittli: En partie seulement, car investir dans des systèmes modernes d'attelage et d'essai des freins permet de renforcer l'efficacité du fret ferroviaire et, par conséquent, sa compétitivité par rapport à la route, et in fine de baisser massivement les coûts. Ce financement initial peut générer une dynamique qui s'avère en fin de compte payante pour l'objectif de transfert vers le rail défini par l'État. Par ce biais, nous contribuons également à l'atteinte de l'objectif de protection du climat qui prévoit que la Suisse ne produise plus d'émissions de gaz à effet de serre à partir de 2050.



Au sujet des interlocuteurs



Josef Dittli représente le canton d'Uri au conseil des États depuis 2015. Membre du parti PLR, il est également président de l'Association des chargeurs (VAP). En mai 2020, il a déposé deux motions sur le fret ferroviaire au Parlement: la première réclame une augmentation de la part de solutions de fret ferroviaire pauvres en émissions de CO₂. La seconde motion porte sur des encouragements financiers ciblés dans des innovations techniques dans le domaine de l'automatisation. Les deux motions ont été adoptées.

Désirée Baer est CEO de CFF Cargo depuis mars 2020. Depuis début 2017, elle était à la tête de Securitrans, chargée de veiller avec ses quelque 1000 collaboratrices et collaborateurs à la sécurité dans les gares et sur les chantiers. Auparavant, elle avait été membre pendant sept ans de la direction de CFF Infrastructure et responsable de différentes unités, notamment dans le domaine de la gestion de la flotte, de la production, de la logistique, des achats, de la vente et de l'informatique. Désirée Baer est titulaire d'un diplôme d'économiste d'entreprise obtenu à l'Université de Saint-Gall. Elle dispose d'une expérience de conduite dans le domaine du conseil aux entreprises et en tant que dirigeante d'une start-up.

Vous faites ici allusion à votre seconde motion qui demande à la Confédération de soumettre au Parlement un plan d'action indiquant comment le transport ferroviaire de marchandises et des solutions logistiques multimodales peuvent davantage contribuer à faire baisser les émissions de CO₂ liées au fret ferroviaire. Celle-ci a été adoptée à l'unanimité. Madame Baer, que fait CFF Cargo à l'heure actuelle en faveur de la protection du climat?

Baer: CFF Cargo peut et veut contribuer à la protection du climat de deux manières. Actuellement, notre courant est produit à 90% à partir d'énergies renouvelables (énergie hydraulique). Notre objectif est de devenir le plus rapidement possible une entreprise climatiquement neutre. Pour y parvenir, nous devons remplacer à court et à moyen terme nos locomotives diesel, encore largement utilisées sur le dernier kilomètre, par des locomotives hybrides et électriques. Cela coûte aussi de l'argent que nous devons d'abord gagner avant de pouvoir l'investir. Par ailleurs, nous mettons à la disposition de l'économie suisse un système de transfert qui permet de réduire les émissions de CO₂ du transport de marchandises. Le fret ferroviaire consomme sept fois moins d'énergie, émet onze fois moins de gaz à effet de serre et requiert sept fois moins de place par rapport au fret routier.

Dittli: C'est pourquoi CFF Cargo doit fonctionner selon des principes d'économie d'entreprise et constituer des provisions pour investissements. Si

«Sans le soutien des responsables politiques, il serait encore plus difficile d'investir dans des innovations.»

Désirée Baer,
CEO CFF Cargo SA

cela passe uniquement par des tarifs élevés, le rail sera désavantagé par rapport à la route. C'est pourquoi, je le répète, je souhaite que ces motions renforcent l'engagement de la Confédération afin de permettre au fret ferroviaire de réaliser les progrès techniques dont il a besoin de toute urgence. Le rail serait ainsi plus efficace, ce qui réduirait les coûts. Une partie des économies peut être répercutée sur la clientèle et l'autre utilisée pour des investissements. Il s'agit de mettre en place un cercle vertueux en faveur du transfert indispensable vers le rail.



Se battre pour les mêmes objectifs à différents niveaux: Désirée Baer, CEO de CFF Cargo, et Josef Dittli, conseiller aux États.

Pour atteindre les objectifs climatiques, la Confédération ne devrait-elle pas également davantage impliquer les responsables du changement climatique?

Dittli: C'est déjà le cas avec la loi sur le CO₂ qui a été adoptée. Toutefois, en tant que libéral, je suis contre le fait de changer le système à coup de subventions. Le transfert du trafic vers le rail ne doit pas s'effectuer au moyen d'une nouvelle répartition imposée par la loi, mais via des systèmes d'incitation et le progrès technique.

Le potentiel le plus important réside dans le trafic intérieur.

Baer: C'est exact. Actuellement, près de 80% du volume de trafic marchandises de transit est réalisé sur le rail, ce dont nous pouvons être fiers. En trafic intérieur, c'est l'inverse, la part de marché atteint tout juste 20%. La compétitivité est en partie responsable de ce phénomène. Plus les distances sont courtes, moins nos prix sont attrayants par rapport à la route. Mais il est certain que les incitations au transfert qui ont été mises en place dans le trafic de transit ont également joué un rôle dans la répartition modale élevée.

Dittli: Ces propos confirment la nécessité d'une modernisation technique. En effet, plus CFF Cargo pourra desservir à des coûts avantageux p. ex. l'axe ouest-est en Suisse, plus le fret ferroviaire sera attrayant, et plus vite les routes actuellement congestionnées seront délestées, ce qui sera bénéfique à l'environnement.

Dernière question. Monsieur Dittli, quel est votre souhait le plus cher envers les entreprises de fret ferroviaire?

Dittli: J'appelle de tous mes vœux les protagonistes, du rail comme de la route, à considérer les grands défis de notre temps comme une opportunité. Je souhaite qu'ils surmontent leurs divergences et recherchent des solutions porteuses d'avenir, avec le soutien des responsables politiques. La VAP et Cargo Forum Suisse offrent depuis longtemps une plate-forme ouverte sur le sujet, avec pour objectif prioritaire d'offrir à la clientèle des prestations de haute qualité, à des tarifs abordables et qui respectent autant que possible l'environnement grâce à une combinaison modulable à souhait du Rhin, de la route et du rail. Je continue de rêver que nous serons bien plus avancés en 2026 qu'aujourd'hui (rires).

Madame Baer, qu'attendez-vous des responsables politiques?

Baer: Je souhaite que les deux motions de Monsieur Dittli, qui sont précieuses pour CFF Cargo et ont été adoptées à une large majorité, produiront des résultats positifs concrets. Je souhaite également que la Confédération adapte les conditions-cadres qui ne sont actuellement pas en phase avec les attentes politiques formulées envers nous. Mais surtout, j'aimerais remercier les responsables politiques de leur soutien en ces temps difficiles. Sans eux, il serait encore plus difficile d'envisager des investissements dans des innovations en faveur d'un fret ferroviaire compétitif et respectueux du climat.



Matériel roulant innovant

Les temps sont durs pour le wagon conventionnel: vieillissant, inadapté aux évolutions des besoins de la branche et des clients, et mis à mal par le camion, un concurrent très innovant. Les wagons de nouvelle génération sont donc composés d'un châssis standardisé et de structures supérieures flexibles.

Texte: Michelle Russi Photos: Tomas Nyitray, CFF Cargo

Les wagons de CFF Cargo sont en fin de course. Certains d'entre eux ont franchi la barre des 50 ans et ainsi dépassé depuis longtemps déjà le zénith de leur existence. En effet, les wagons sont en principe conçus pour une durée de 30 à 40 ans. Plutôt que d'investir massivement dans leur révision, CFF Cargo préfère remplacer d'ici à 2030 une grande partie de sa flotte par des wagons dits «séparés». Ceux-ci se composent d'un châssis standardisé, d'une durée de vie d'environ 30 ans, et d'une structure supérieure modulable en fonction des besoins des clients, d'une durée de vie de 10 à 15 ans.

Transformable et compétitif

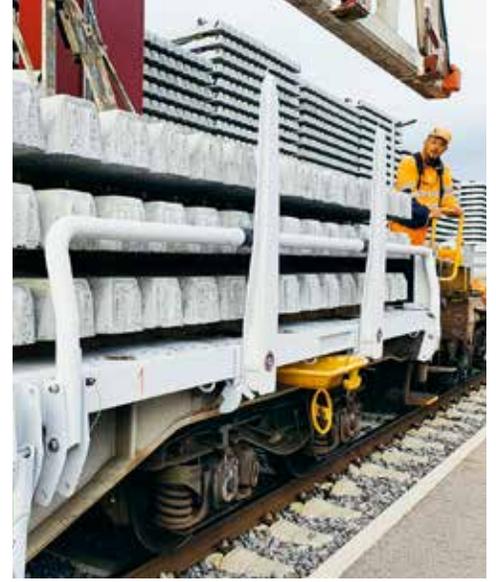
Le châssis standard simplifiera l'achat de pièces de rechange et réduira les coûts d'entretien à l'avenir. À l'heure actuelle, jusqu'à 50 types de wagons équipés, par exemple, de systèmes de frein différents sont en circulation, ce qui rend la maintenance fastidieuse et coûteuse. Flexible, la nouvelle structure supérieure permet de réagir plus efficacement et plus rapidement aux souhaits des clients et aux changements spécifiques à la branche. En outre, les différences saisonnières dans l'utilisation des capacités peuvent être compensées plus facilement. En effet, une structure supérieure peut être très rapidement installée par les équipes compétentes sur le châssis d'autres wagons en cas, par exemple, de hausse de la



En haut à gauche: le premier chargement de la nouvelle structure supérieure sur châssis standardisé a eu lieu au terminal d'Oensingen.

En haut à droite: le positionnement des éléments en béton sur le wagon est un exercice de grande précision.

À droite: la structure supérieure plate a été développée en collaboration avec la clientèle.



demande à l'automne pour le transport d'éléments en béton. À l'avenir, il n'y aura ainsi plus de wagons exclusivement utilisés pour des transports saisonniers et, par conséquent, stationnés pendant des mois sur une voie de garage.

La flexibilité de la structure supérieure présente un autre avantage. En effet, le chemin de fer rattrape son retard d'innovation par rapport à ses concurrents, notamment le camion, à raison d'un nouveau modèle tous les dix ans. «Un camion est généralement remplacé tous les sept ans», explique Patrik Dober, gestionnaire de projets senior chez CFF Cargo. «En outre, les fabricants de camions commercialisent en permanence de nouveaux modèles, tandis que dans notre branche, ce sont les entreprises de chemin de fer qui doivent promouvoir les innovations.»

Outre CFF Cargo, Rail Cargo Austria (RCA) et DB Cargo travaillent actuellement au développement de concepts de wagons «séparés», rapporte Patrik Dober. Les échanges actifs sont toutefois insuffisants. «Ce serait pourtant souhaitable. En fin de compte, les innovations en

trafic international devront être tôt ou tard compatibles dans toute l'Europe.» Il pointe là un problème connu: en matière d'innovation, les échanges internationaux entre les entreprises de fret ferroviaire sont souvent insuffisants, voire inexistantes. «D'une part, chaque entreprise espère que son concept s'imposera», poursuit Patrik Dober, «et d'autre part, les acteurs de la branche ferroviaire sont généralement prudents en matière d'innovations: tous attendent de voir quelle idée l'emportera avant d'investir.»

Un prototype de structure supérieure plate pour commencer

Les efforts d'innovation en faveur de la nouvelle génération de wagons sont déjà à un stade avancé chez CFF Cargo. À l'automne 2021, un prototype de structure supérieure plate sera mis en service. Particulièrement adapté pour transporter des produits en ciment et en acier, celui-ci remplacera l'actuel wagon avec plancher en bois, le plus âgé de la flotte. Les premières courses d'essai ont eu lieu à l'automne 2020 (cf. «L'avis de l'expert», page 18), et la première série

Arguments en faveur des structures supérieures flexibles

- Simplification de l'achat de pièces de rechange et réduction des coûts d'entretien
- Possibilités d'innovation plus rapides que les anciens wagons (un nouveau modèle tous les dix ans)
- Adaptation fonctionnelle aux besoins des clients
- Type de construction plus léger et réduction des exigences de technique ferroviaire
- Flexibilité face aux variations saisonnières



devrait être commandée au printemps 2021 selon les responsables. Patrik Dober est confiant: «Il s'agit d'une structure supérieure simple sans élément complexe et les retours des clients sont en grande majorité positifs.»

Une structure supérieure équipée d'un système de régulation de la température en fonction de la marchandise transportée est également en cours de développement. Ce modèle, qui est censé remplacer les actuels wagons réfrigérants, n'existe pour l'instant que sur le papier. Pour l'heure, aucun prototype n'a été construit. Selon Patrik Dober, il est difficile de trouver un producteur adapté en Europe. «Le marché local des wagons s'est tari et les quelques fabricants qui subsistent produisent uniquement des wagons standards en grandes quantités.» Il n'est guère intéressant pour eux de produire des structures supérieures innovantes en petites quantités. C'est pourquoi CFF Cargo travaille également avec des start-up de toute l'Europe. Toutefois, Patrik Dober n'exclut pas de collaborer à l'avenir avec des fabricants d'Asie, et ce malgré les coûts de transport plus élevés.

«Ce sont les entreprises de chemin de fer qui doivent promouvoir les innovations.»

Patrik Dober,
gestionnaire de projets senior, CFF Cargo SA

Les wagons sont-ils moins chers?

La question des coûts se pose également pour la fabrication des nouveaux wagons. La somme des coûts du châssis et de la structure supérieure ne doit pas excéder le prix d'un wagon conventionnel. Pour atteindre cet objectif, CFF Cargo ne doit utiliser que les matériaux requis pour que la structure supérieure remplisse les fonctions exigées par le client. En outre, l'affectation des nouvelles structures supérieures à la catégorie «chargement» et non pas «composant de wagon» réduira les exigences de technique ferroviaire liées à l'homologation et, par conséquent, les coûts de réalisation.

L'avis de l'expert



Frank Sporbeck, responsable de département chez Vigier Rail.

«Les wagons ont fait forte impression.»

Le fabricant suisse de produits en béton Vigier Rail fait partie des premiers clients de CFF Cargo qui ont testé la structure supérieure plate.

Pourquoi Vigier Rail a-t-elle accepté de participer aux essais?

Nos produits sont presque exclusivement acheminés par le rail. Il est donc important pour nous, lorsque de nouveaux wagons sont conçus, de faire valoir nos propositions d'optimisation concernant le chargement des traverses en béton. La sécurité de nos collaboratrices et collaborateurs lors des opérations de chargement revêt une priorité absolue et nous saisissons chaque occasion de la renforcer. En outre, nous sommes un partenaire de longue date des CFF et de CFF Cargo, et serions ravis de contribuer à réduire les coûts du «système ferroviaire» via des solutions innovantes.

Quel bilan tirez-vous des essais?

Les wagons ont fait forte impression. Le revêtement antidérapant du plancher en acier renforce la sécurité au travail. Les essais de chargement effectués sur place

ont permis de vérifier la facilité d'utilisation et de combler les dernières lacunes.

Quelles améliorations concrètes sont encore nécessaires?

Peu aisé, le chargement des nouveaux wagons occasionne un surcroît de travail considérable pour nos équipes. Concrètement, il faudrait allonger et élargir la structure supérieure pour permettre un chargement optimal des traverses en béton. En outre, les traverses étaient jusqu'à présent poussées contre les parois latérales par le chariot élévateur, ce qui permettait de les positionner de manière optimale. L'absence de parois latérales dans la nouvelle structure supérieure rend le positionnement plus difficile. Enfin, les ranchers latéraux et les barres rabattables sont encore trop lourds et il manque des œilletons de fixation pour nos sangles et nos câbles d'acier.

Que pensez-vous de manière générale du concept de wagons «séparés»?

L'utilisation flexible des wagons grâce à des structures supérieures interchangeables est une approche innovante et intéressante. Elle permet d'accélérer les cycles d'innovation et de réduire les coûts. Bien entendu, nous espérons également en profiter à l'avenir et parvenir ainsi à une situation gagnant-gagnant pour tous.

Label de qualité



Le plomb de couleur pour wagons est un spécimen. Son numéro d'identification unique est reconnu partout, mais il est trop fragile pour être retiré et apposé de nouveau. Il est donc considéré comme un scellement officiel reconnu par les autorités douanières au sein de toute l'Europe. Une fois le chargement effectué, l'expéditeur appose lui-même le plomb sur le wagon et confirme ainsi que celui-ci correspond aux documents de fret. Le contrôle à la douane n'a donc plus lieu d'être et le dédouanement est plus efficace. Par ailleurs, CFF Cargo propose sur seize sites frontaliers et en Suisse tous les services douaniers nécessaires pour assurer le bon déroulement des transports d'expédition. sbbcargo.com/douane

DU POINT DE VUE DES CLIENTS



Un transport fort comme l'acier

L'entreprise de logistique Panlog, implantée en Suisse centrale, mise sur le rail pour l'export de produits en acier. À l'occasion d'une visite d'usine, nous avons découvert pourquoi les trains vers l'Italie sont toujours des trains complets et quels sont les problèmes qui se posent en trafic international.

Texte: Michelle Russi Photos: Matthias Jurt

Emmenbrücke, 9 h 30: un train de marchandises de 1400 tonnes de CFF Cargo quitte la gare en direction du sud. Destination: la petite ville italienne de Lecco, en Lombardie. Le trajet durera environ 10 heures et demie, dont un arrêt de trois heures à la frontière à Chiasso, car le chargement, 900 tonnes d'acier, doit être dédouané. Les marchandises étant passées au peigne fin par les douaniers dans 20% des cas environ, il est nécessaire de prévoir ce «laps de temps». Le train complet atteint la gare de Lecco vers 20 h. Un train complet transporte de grandes quantités de marchandises et ne transite pas via des gares de triage, mais rejoint directement sa gare de destination. La composition n'est donc pas remaniée en cours de

À gauche: train complet au départ vers le sud.

En bas: transport de barres d'acier laminé pour le compte de Panlog.

«Avec CFF Cargo, nous combinons trains complets et trafic par wagons complets, un avantage considérable pour nous.»

Peter Klarer, CEO de Panlog

route. Le lendemain de son arrivée à Lecco, l'acier est transporté au petit matin en camion par des partenaires contractuels de Panlog jusque chez les clients finaux italiens. Quasiment au même moment, à Emmenbrücke, les 18 prochains wagons prennent le départ pour l'Italie.

Les trains complets: la clé du succès

Il s'agit là d'une description sommaire du concept de trains complets appliqué par le transporteur d'acier Panlog et CFF Cargo. Cinq à sept trains complets quittent chaque semaine la gare d'Emmenbrücke, ce qui représente en moyenne 242 000 tonnes par an d'acier et de fil laminé acheminés en train jusqu'en Italie pour le compte de Panlog. Le concept de trains complets est considéré comme un véritable succès, comme nous le confirment Fabienne Häcki et Peter Klarer, tous deux membres de la direction de Panlog, de même que Yves Tschopp de CFF Cargo, lors d'une rencontre au siège de Panlog à Emmenbrücke. «Au fil des ans, nous avons optimisé en continu les processus de telle sorte que

—————>





Traversée d'Emmenbrücke: priorité au train.

Halle de production de Steeltec. Panlog et cette dernière font partie du même groupe.

L'équipe de transport est convaincue des avantages offerts par les trains complets vers l'Italie et apprécie la fluidité des opérations: Yves Tschopp de CFF Cargo (à droite), Fabienne Häcki et Peter Klarer de Panlog (en bas).



L'entreprise Panlog

Fondée en 1993, l'entreprise de logistique Panlog fait partie du groupe Swiss Steel, une entreprise sidérurgique internationale qui emploie près de 10 000 collaboratrices et collaborateurs dans le monde entier. Panlog partage le site d'Emmenbrücke (LU) avec Steeltec AG, une entreprise née de la fusion de Swiss Steel et Steeltec. Spécialisée dans la logistique d'approvisionnement,

d'usine, de stockage et de distribution, Panlog emploie 32 collaboratrices et collaborateurs, ainsi que trois apprenti-e-s. Elle propose également des prestations dans les domaines de la manœuvre à Emmenbrücke, de la location de services, du dédouanement et du conseil en commerce international, et dispose d'un centre de formation en logistique.



nous sommes aujourd'hui en mesure d'acheminer les quantités souhaitées en temps et en heure jusqu'à Lecco», déclare Fabienne Häcki. La responsable des expéditions internationales et de la production ferroviaire, en poste depuis 20 ans chez Panlog, se souvient comment le concept est né en 2012, en partie par nécessité. «À l'époque, nous expédions nos marchandises vers l'Italie en trafic par wagons complets (TWC), ce qui posait toujours des problèmes à la frontière car le chemin de fer italien n'assurait pas la suite du transport au départ de Chiasso.» Les clients devaient parfois attendre plusieurs semaines avant de recevoir leur marchandise. Permettant d'assurer une livraison directe sans mouvement de manœuvre, les trains complets ont changé la donne.

Des transports circulaires fluides

Panlog a développé son concept novateur avec un partenaire, avant la reprise de flambeau en 2015 par CFF Cargo, qui assurera les transports jusqu'en 2023. Au cours de l'été 2020, Panlog et l'entreprise de fret ferroviaire ont prolongé le contrat pour trois années supplémentaires. «La collaboration est un engagement», souligne Yves Tschopp, Key Account Manager senior en charge de Panlog. D'une part, CFF Cargo peut transporter de très grandes quantités. «D'autre part, l'interaction entre les trains complets et le TWC fonctionne extrêmement bien.» En effet, une fois le train complet déchargé à Lecco, les wagons sont directement intégrés dans le trafic par wagons complets pour assurer des transports pour le compte d'autres clients et ne doivent ainsi pas rentrer à vide en Suisse. «Cette circularité est un avantage considérable», explique Yves Tschopp, «il est dans notre intérêt que les wagons ne circulent pas à vide.»

Pour Peter Klarer, CEO de Panlog, la combinaison trains complets-TWC est l'une des principales raisons de la prolongation du contrat avec CFF Cargo. Lors de la visite à ses côtés du vaste site à Emmenbrücke que Panlog partage avec Steeltec, société du même groupe, nous avons constaté par nous-mêmes la fluidité des processus sur place. CFF Cargo livre en TWC la ferraille qui sera ensuite transformée en produits en acier dans les aciéries. Panlog dispose d'une équipe de manœuvre et de mécaniciens responsable du transbordement et du transport des matériaux sur le site. Dès que les produits sont prêts, les collaboratrices et collaborateurs de Steeltec chargent les wagons et CFF Cargo récupère le train complet. «Le système est alimenté par ce rechargement des wagons»,

explique Peter Klarer. Selon lui, le principal avantage du train sur le camion réside dans la charge utile plus élevée d'un wagon. En outre, les matériaux peuvent être directement chargés sur les wagons à la sortie de la production, puis transportés à ciel ouvert. Et d'ajouter: «Le transbordement et la manutention sont ainsi simples et rapides.»

Suivi difficile

Actuellement, Panlog réalise environ 66% de ses transports par le rail, essentiellement pour des activités d'import-export. Une extension du transport ferroviaire n'est pas à l'ordre du jour, comme

Trois faits

1__ Chaque automobile européenne comporte environ **50 kilogrammes d'acier** en provenance d'Emmenbrücke.

2__ Panlog effectue **66%** de ses transports en train, ce qui correspond à **580 000 tonnes nettes** de marchandises.

3__ Panlog mise depuis toujours sur le rail. Le transfert continu du trafic marchandises vers le rail a permis d'économiser près de **180 000 trajets** en camion et environ **35 000 tonnes de CO₂** entre 2016 et 2019.

«Le trafic international manque de transparence.»

Fabienne Häcki,
responsable des expéditions internationales, Panlog

l'indique Fabienne Häcki: «Nous considérons que chaque mode de transport a sa raison d'être, et cela nous permet aussi de nous diversifier.» Le fret ferroviaire international souffre d'un manque de transparence et de traçabilité. «Dès qu'il y a le moindre retard ou changement en trafic intérieur, nous sommes immédiatement informés, ce qui n'est pas le cas en trafic international.» En outre, le dédouanement entraîne sans cesse des restrictions qui compliquent la livraison. Yves Tschopp de CFF Cargo aspire également à des horaires mieux concertés en trafic international afin d'éviter de multiples «manœuvres et le blocage inutile des trains aux frontières».



Le colosse roulant

Pour arriver à bon port en toute sécurité et selon l'efficacité escomptée, les marchandises doivent être chargées par des spécialistes. Nous avons rencontré l'un d'eux, Fitim Badalli, qui transborde les conteneurs au terminal TC de CFF Cargo à Dietikon à l'aide d'un engin pas comme les autres.

Texte: Christine Spirig Photos: Basil Stücheli



Seul un reach stacker permet de soulever des conteneurs ou, comme ici, des semi-remorques tant par le bas que par le haut.

C'est un mastodonte que nous voyons se diriger vers nous. Les roues de l'engin sont aussi hautes qu'une voiture et lorsqu'il déploie ses bras de levage, il ressemble à un insecte géant tout droit sorti d'un thriller de science-fiction. En comparaison, la personne assise dans la cabine de conduite semble minuscule. Nous sommes au terminal TC à Dietikon, l'une des seize aires de transbordement du trafic combiné de CFF Cargo. Le véhicule en question est un reach stacker. Il permet d'empiler et de transborder des conteneurs, des caisses mobiles et des semi-remorques de la route vers le rail, et inversement. Le reach stacker présente une charge de levage d'environ 45 tonnes et une masse nette de 72 tonnes.

Le conducteur, Fitim Badalli, ouvre la cabine et descend les grandes marches. Aux commandes de ce reach stacker depuis trois ans, il soulève chaque jour des centaines de tonnes, un travail qui demande une grande précision. «Lorsque nous transbordons les conteneurs des camions sur les wagons, chaque centimètre compte», explique-t-il. Il nous fait monter dans la cabine du conducteur, et très vite nous constatons que rien n'est automatisé. Tout repose sur le savoir-faire du conducteur. Seuls quelques boutons permettent de commander le dispositif de levage. C'est au conducteur d'évaluer correctement les positions et les distances. À titre d'aide, deux caméras installées sur le véhicule lui transmettent sur écran la zone autour du chargement.

Trois décennies au service du chemin de fer

«C'est avec la pratique que l'on acquiert la précision nécessaire», explique Fitim

Badalli. Le plus important, c'est la concentration. Il faut toujours rester concentré, même lorsqu'on effectue des tâches de routine. Employé depuis 30 ans chez CFF Cargo, il a passé 25 ans au poste d'agent de la manœuvre. À l'époque, il conduisait déjà des chariots élévateurs. «Mais ce n'est pas pareil», souligne-t-il, «ne serait-ce qu'en raison de la force de levage.» De plus, seul le reach stacker peut soulever les conteneurs par le haut ou par le bas, selon leur type. Néanmoins, il est impératif d'avoir suivi la formation de cariste pour conduire un reach stacker. Lorsque Fitim Badalli a eu vent de cette formation continue proposée par Cargo, il s'est immédiatement inscrit. «J'étais très intéressé», explique notre quinquagénaire, «d'autant plus que le travail de la manœuvre devient difficile à partir d'un certain âge.»

Fitim Badalli a appris à piloter l'engin au cours de la semaine de formation continue. C'est avec amusement qu'il se remémore ses débuts: «Physiquement, c'est bien moins éprouvant que la manœuvre. Et pourtant, les premières semaines, j'étais épuisé à la fin de la journée.» Tel est le prix d'une concentration intense. «Il faut toujours garder à l'esprit

les forces et les masses qui sont en jeu», explique Fitim Badalli. «Si, à cause d'une erreur d'inattention, un conteneur de 45 tonnes s'écrase sur un camion, les dommages sont considérables.» Fort heureusement, notre conducteur n'a jamais vécu pareil incident en trois ans.

«Il faut toujours rester concentré, même lorsqu'on effectue des tâches de routine.»

Fitim Badalli,
conducteur de reach stacker, CFF Cargo SA

Ponctualité exigée

La sécurité est la priorité absolue dans ce métier. Le conducteur commence son service par une inspection de l'engin. Il en fait le tour et contrôle l'absence de fuite de liquide. Le cas échéant, il contacte la société de service pour réparer le dommage. «Heureusement, nous avons un engin de réserve sur place, les clients ne doivent donc jamais attendre», déclare Fitim Badalli. À Dietikon, deux conducteurs sont prévus pour deux





Fitim Badalli lors du «check-in»: il vérifie les conteneurs et quitte le bon de commande.



Rien n'est automatisé: la commande du reach stacker est un travail de précision. Quelques centimètres peuvent faire toute la différence.

tours de travail. Le premier tour commence le matin à 4 h 45 pour se terminer à 13 h. Le second se poursuit jusqu'à 21 h 15. Un seul collaborateur du terminal est présent au cours du premier tour de travail. L'un des deux collaborateurs présents de 12 h à 20 h s'assure que les conteneurs ont été chargés sur le bon

«Je recommanderais également ce métier aux femmes. Elles sont capables de le faire aussi bien que les hommes.»

Fitim Badalli,
conducteur de reach stacker, CFF Cargo SA

wagon. Ensuite, il saisit les emplacements exacts dans le système. «Ce serait catastrophique pour le client si sa marchandise était livrée au mauvais endroit», souligne Fitim Badalli.

Le collaborateur du terminal vérifie la fermeture correcte des conteneurs de chaque camion qui entre sur le site.

Ensuite, il quitte le bon de commande et le remet au chauffeur. C'est ce que l'on appelle le «check-in». Ensuite, les opérations de déchargement et de chargement commencent. La ponctualité est cruciale, et pourtant Fitim Badalli ne se sent jamais sous pression. Un conducteur chevronné tel que lui a besoin d'environ trois minutes par conteneur. «C'est vrai que, parfois, on a des files de camions en attente et on enchaîne les opérations, mais il y a aussi des moments plus calmes.» Fitim Badalli n'a ressenti aucune baisse de cadence liée à la crise sanitaire: «Nos chargements comprennent des biens de première nécessité, tels que des denrées alimentaires, de l'électroménager et des produits industriels, pour lesquels la demande n'a pas ralenti.»

Peut-être jusqu'à la retraite

Est-ce que Fitim Badalli, quand il était enfant, rêvait déjà de travailler avec un engin aussi grand? Il répond en riant: «Lorsque j'étais petit garçon, ça n'existait même pas.» Mais son fils de 9 ans s'intéresse beaucoup à son travail, comme nous dit ce père de cinq enfants. Recommanderait-il ce métier à ses

enfants? «Je le recommanderais à tous ceux qui s'y intéressent», indique-t-il. Aux femmes également, qui seraient capables de faire ce métier aussi bien que les hommes. Que préfère-t-il dans son travail? «Tout», répond-il sans hésitation, et on veut bien le croire. «J'ai des responsabilités, des tâches variées, des contacts avec les clients, une super équipe et un employeur formidable.» Sa fidélité de longue date envers CFF Cargo parle d'elle-même. Fitim Badalli s'imagine volontiers finir sa carrière aux CFF. Se satisfaire de ce que l'on a, apprécier les avantages et faire de son mieux jour après jour: la recette du succès jusqu'à présent pour Fitim Badalli.

Les professionnels de la logistique des travaux et du recyclage

La nouvelle unité d'affaires Logistique des travaux et recyclage de CFF Cargo est entrée en fonction en début d'année. Outre le développement, la réalisation et le suivi opérationnel de solutions de logistique (ferroviaire) globales dans les domaines du bâtiment et du génie civil, elle est également responsable de l'élaboration de projets innovants en matière d'économie circulaire et d'élimination. Ce faisant, elle met l'accent sur des solutions innovantes

intégrant le rail. L'objectif visé est le développement de l'offre de CFF Cargo sur ces marchés-clés pertinents et l'élaboration de solutions logistiques attrayantes et durables pour notre clientèle et nos partenaires. Certaines de ces solutions sont déjà mises en œuvre sur le marché avec, par exemple, l'offre de prestations au centre d'élimination Hardfeld à Zurich ou encore le transport d'éléments en béton pour une ligne à haute tension en Valais (cf. «Coup de



projecteur», page 2). Des informations complémentaires sont disponibles sur sbbcargo.com/elimination et sur sbbcargo.com/fr/construction. Vous pouvez

également contacter Katharina Wachs, responsable de l'unité d'affaires Logistique des travaux et recyclage: katharina.wachs@sbbcargo.com



Dans la peau d'un spécialiste de la manœuvre au Musée Suisse des Transports

CFF Cargo participe à l'exposition spéciale «Vivre la logistique!» au Musée Suisse des Transports de Lucerne ([verkehrshaus.ch](https://www.verkehrshaus.ch)). Visitez l'exposition et plongez dans le monde de la logistique. Petit ou grand, mettez-vous dans la peau d'un spécialiste de la manœuvre de CFF Cargo et attelez puis dételez vous-même des wagons sur une installation de triage de 18 mètres de long.

Concours:
10 x 2
entrées
à gagner

Découvrez également tout ce qu'il faut savoir sur les progrès de l'automatisation dans le domaine du fret ferroviaire.

Participez à notre tirage au sort! Nous mettons en jeu 10 x 2 entrées pour le Musée Suisse des Transports de Lucerne.

Participation gratuite au tirage au sort à l'adresse sbbcargo.com/concours. Date limite de participation: vendredi 21 mai 2021

460 000

tonnes de CO₂ économisées: en optant pour le rail, la clientèle de CFF Cargo a économisé en 2020 environ 2,2 millions de trajets en camion et près de 460 000 tonnes de CO₂ en Suisse, soit l'équivalent des émissions de 177 000 vols aller-retour Zurich–New York. Les clientes et clients peuvent commander gratuitement leur rapport d'émissions personnel et ainsi attester leur bilan environnemental positif:

sbbcargo.com/rapportemissions



A photograph of a train car filled with large, white, cylindrical coils of steel. The coils are secured with green and blue straps. The train is moving through a tunnel, with light coming from the end. The background is dark, and the foreground shows the metal structure of the train car.

Roulez avec nous. À travers toute l'Europe.

Vous avez des besoins en matière de transport international? Qu'il s'agisse de céréales, de biens de consommation ou de bobines d'acier, nous coordonnons le transport international avec notre filiale ChemOil Logistics et d'autres partenaires.
www.sbbcargo.com