

# cargo

Le magazine suisse de la logistique

2 | 2021

TREMIE 2V1

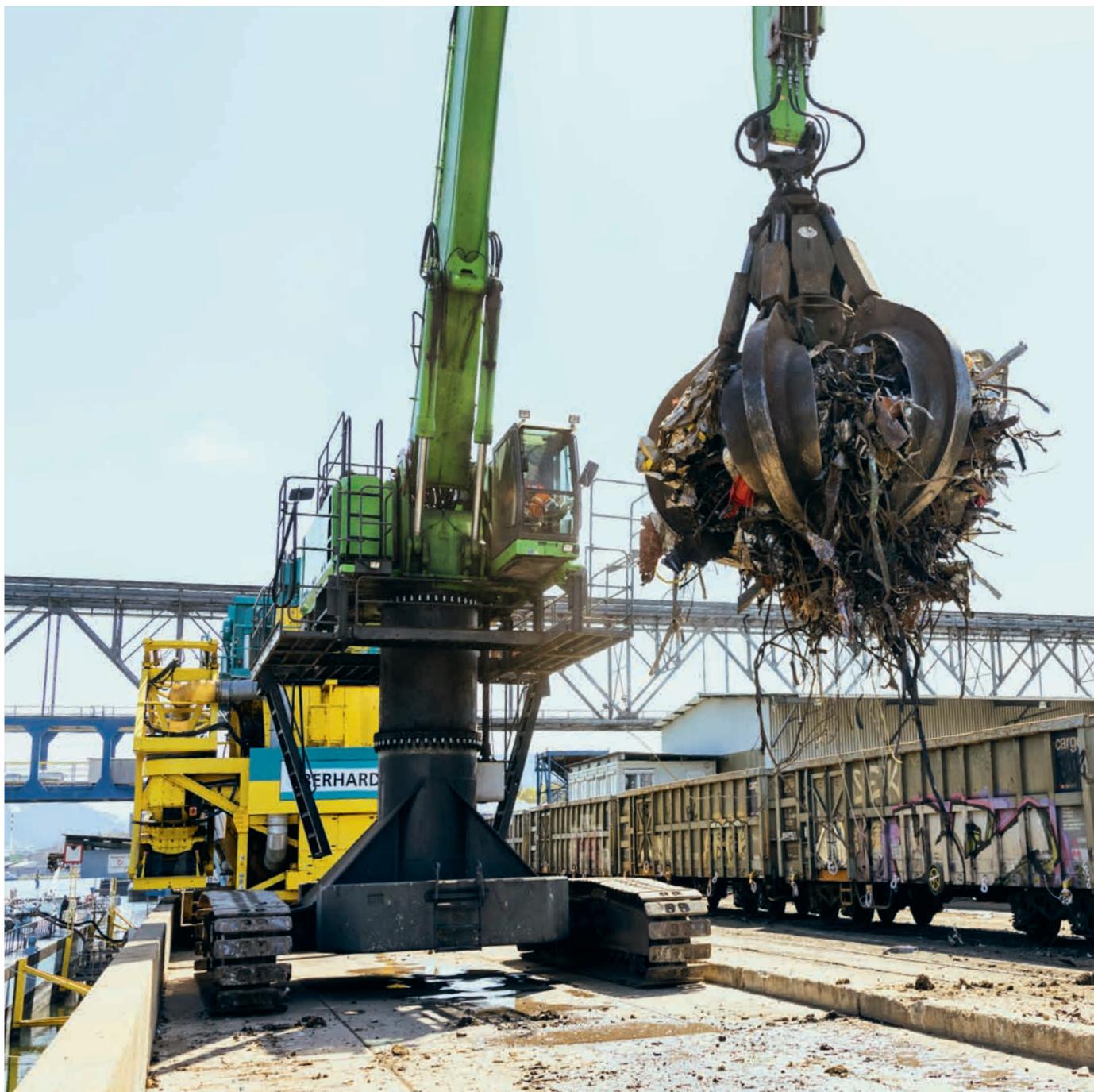
LE WAGON DOIT  
CIRCULER AVEC LES  
TAMBOURS EN  
POSITION CIRCULATION

TREMIE 2V1

## Transport du verre usagé

Serbeco transporte par  
rail 6000 tonnes par an  
de verre usagé vers  
une usine de recyclage.

Dès page 20



### Doublement durable: le chemin de fer pour revaloriser la ferraille

En collaboration avec les partenaires logistiques Ultra-Brag AG et Stahl Gerlafingen AG, CFF Cargo met en œuvre une solution de transport respectueuse du climat pour la ferraille destinée à la revalorisation de l'acier. À l'avenir, jusqu'à 100 000 tonnes de ferraille d'acier provenant de l'étranger et destinées à Stahl Gerlafingen seront gérées sur le plan logistique de manière à pouvoir être livrées sur demande par voie ferroviaire, et non sur route comme jusqu'à présent, des ports suisses du Rhin à l'usine de Gerlafingen. Ultra-Brag AG est responsable du stockage temporaire et du chargement de la ferraille d'acier. Cela permettra de délester les routes d'environ 4000 camionnages par an.

 Vous trouverez de plus amples informations sur le transport de ferraille d'acier à l'adresse [tiny.cc/ferraille](https://tiny.cc/ferraille)

#### Impressum

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

**Rédaction CFF Cargo:** Peter Imfeld, Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer

**Conception et réalisation:** Infel AG, Zurich **Rédaction:** Alexander Jacobi

**Direction de projet:** Alexander Jacobi **Conception:** Esther Stüdi

**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](mailto: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.

Veillez en envoyer un exemplaire justificatif à l'adresse de rédaction.

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

## Éditorial



## Produit d'avenir

CFF Cargo SA a été créée il y a 20 ans, mais les CFF assurent depuis plus d'un siècle des prestations de transport de marchandises. Hier comme aujourd'hui, le rail a toujours été un moyen de transport durable. S'agissant de la prestation de transport, le fret ferroviaire émet onze fois moins de gaz à effet de serre que le trafic poids lourds.

Non seulement CFF Cargo, mais aussi les clientes et les clients s'impliquent dans l'économie circulaire. Lisez notre article sur Serbeco, une entreprise de Suisse romande, qui fait depuis longtemps confiance au rail pour le transport des déchets à recycler (page 20). Quant au transport de l'énergie par train, reportez-vous à la page 4 pour en savoir plus: VARO Energy allie les transports par bateau et train en recourant à l'offre de ChemOil Logistics, une filiale de CFF Cargo.

Qu'est-ce qui caractérise CFF Cargo? Que souhaitent nos collaboratrices et collaborateurs? Qu'apprécient-ils chez CFF Cargo? «Au cœur de Cargo» révèle un certain nombre de réponses et points de vue (page 24). Pour la «Rencontre au sommet», Désirée Baer invite deux collaborateurs à une discussion. Tous les trois nous révèlent ce qui les motive dans leur activité quotidienne, comment ils vivent cette période de crise sanitaire et ce qu'ils souhaitent à CFF Cargo pour l'avenir (page 14).

Je vous souhaite une excellente lecture!

**Miriam Wassmer**  
Responsable Communication CFF Cargo

## 4-9 Le moment logistique: transports d'hydrocarbures

Depuis le port de Birsfelden, VARO Energy assure la distribution de combustibles et carburants dans toute la Suisse. ChemOil Logistics se charge du transport ferroviaire.



## 10 Ballast

Bac en acier permettant le transbordement depuis des semi-remorques sans élément de suspension et autres informations intéressantes.

## 11-13 En bref

CFF Cargo SA a 20 ans: étapes-clés.

## 14-18 Rencontre au sommet

Désirée Baer, CEO de CFF Cargo, s'entretient avec deux collaborateurs sur leur quotidien et leurs souhaits.



## 19 L'objet

Casier à étiquettes devenu obsolète: documents de transport désormais disponibles sous forme numérique.



## 20-23 Du point de vue des clients

L'entreprise Serbeco s'est spécialisée dans le transport des déchets recyclables et développe l'acheminement du verre usagé par rail.

## 24-27 Au cœur de Cargo

Comment les collaboratrices et collaborateurs de CFF Cargo ont-ils vécu l'évolution de l'entreprise vers l'autonomie? 20 personnes témoignent.

# Transbordement d'énergie du bateau au train

Pour VARO, le port de Birsfelden est une plaque tournante majeure dans le transbordement d'hydrocarbures arrivant du nord par le Rhin. De Birsfelden, huile de chauffage, essence, diesel et kérosène sont ensuite acheminés par rail dans toute la Suisse par ChemOil Logistics, filiale de CFF Cargo.

Texte: Stefan Boss Photos: Christian Aeberhard







Depuis le port de Birsfelden, huile de chauffage, essence, diesel et kérosène sont acheminés par rail dans toute la Suisse par ChemOil Logistics.

Une petite pluie s'est mise à tomber sur le port de Birsfelden. Nous montons sur une grande structure couverte faite d'escaliers étroits et de gros tuyaux. Plus bas, un voyage en avion à destination d'Istanbul, New York ou peut-être Bangkok s'organise: un collaborateur VARO remplit un wagon-citerne de kérosène et s'applique à verrouiller l'imposant couvercle de la citerne à l'aide d'un plomb. «Les produits transbordés ici sont des marchandises dangereuses», nous explique Thomas Jetzer, responsable de la logistique chez VARO. «Nous devons respecter des exigences de sécurité très élevées.»

Derrière nous, nous apercevons des tours de diverses tailles en métal gris. Les deux dépôts de stockage de VARO à Birsfelden comptent env. 90 citernes, du petit modèle de 23 m<sup>3</sup> jusqu'au plus grand pouvant atteindre 20000 m<sup>3</sup>. Birsfelden est un site essentiel pour l'entreprise. C'est ici que s'amarrent les bateaux remontant le Rhin depuis Rotterdam, Amsterdam et Anvers ou des raffineries situées le long du fleuve. Leurs cargaisons de produits à base d'huiles minérales sont transbordées

sur le dépôt de stockage, puis dans des trains ou, pour la distribution locale dans la région de Bâle, dans des camions.

#### Livraison de combustibles et de carburants

Fondée en 2012, l'entreprise pétrolière VARO, sise à Cham ZG, possède plusieurs dépôts de stockage dans toute la Suisse. Raccordés au réseau ferroviaire, ils permettent de livrer des clients aux profils très variés: gros exploitants de stations essence, négociants régionaux en combustibles et carburants ou encore consommateurs finaux. L'entreprise opère à l'international, surtout dans le nord-ouest de l'Europe. Même si elle possède ses propres raffineries et pipelines, elle ne produit pas de pétrole

brut. Située à Cressier NE, l'unique raffinerie de Suisse appartient depuis 2012 à VARO. 25% des produits à base d'huiles minérales consommés en Suisse (essence, diesel et huile de chauffage) y sont fabriqués à partir de pétrole brut.

«Le dépôt de stockage à Birsfelden est une plaque tournante essentielle», déclare Thomas Jetzer dans la salle de contrôle. En raison de grands travaux de révision à la raffinerie de Cressier lors de notre visite, d'importants volumes de produits à base d'huiles minérales sont importés via Birsfelden. Un grand écran affiche le niveau de remplissage des différentes citernes. Sur le pupitre, un tableau de service rempli de cases colorées. «Nous acheminons près de 50 trains par semaine en Suisse. C'est comme un jeu de Tetris: il faut planifier de sorte que les produits arrivent sur le bon site à l'heure souhaitée dans le wagon-citerne adapté.» Si un élément de la chaîne n'est pas approprié, cela se répercute sur toute la chaîne de planification.

### «Les produits transbordés ici sont des marchandises dangereuses.»

Thomas Jetzer, Logistics Manager  
chez VARO Energy Marketing AG

**Le fret pour les quantités importantes**  
Pourquoi miser sur le rail? Selon Thomas Jetzer, l'entreprise traite de telles quantités que recourir au transport routier



Thomas Jetzer est Logistics Manager chez VARO Energy Marketing AG.



Photo: mäd

La raffinerie de Cressier NE appartient à l'entreprise VARO. Le transport des produits fabriqués sur place à base d'huiles minérales s'effectue par train.

## VARO en quelques chiffres

- Effectif: 1260
- Capacité de la raffinerie de Cressier: 3,3 millions de tonnes par an
- Capacité de la raffinerie Bayernoil (détenue à 51,4% par VARO): 10 millions de tonnes par an
- Capacité de stockage (hors raffineries): 2,3 millions de m<sup>3</sup>, dont 960 000 m<sup>3</sup> en Suisse
- Produits: essence, diesel, huile de chauffage, kérosène, asphalte, huile lourde, biocarburants, Autogas (GPL)
- Propres stations essence: 250 (dans toute l'Europe)

## ChemOil en quelques chiffres

- Filiale de CFF Cargo
- Effectif: 40
- Volume de transport: 8 millions de tonnes par an



À Birsfelden, VARO dispose de deux dépôts de stockage comptant en tout près de 90 citernes.



**«C'est comme un jeu de Tetris: il faut planifier de sorte que les produits arrivent sur le bon site à l'heure souhaitée dans le wagon-citerne adapté.»**

Thomas Jetzer, Logistics Manager  
chez VARO Energy Marketing AG

serait compliqué. Il ajoute: «Le transport ferroviaire a aussi un bilan carbone quasi neutre.» Ainsi, un train complet composé de 20 wagons-citernes remplacerait près de 40 camionnages. En 2020, l'entreprise a réduit d'env. 20 000 tonnes ses émissions de CO<sub>2</sub> grâce au transport ferroviaire en Suisse.

Depuis le début, VARO confie ses envois par train à ChemOil, filiale de CFF Cargo créée en 1999 lors de l'externalisation du trafic marchandises des CFF et spécialisée dans la logistique de produits pétroliers et chimiques. VARO est un de ses plus importants clients. Outre la quasi-totalité des transports de la raffinerie de Cressier et les trains du port de Birsfelden, ChemOil prend

en charge tous les trains de la compagnie énergétique qui partent de la raffinerie Bayernoil (au nord de Munich) vers la Suisse. Pour les hydrocarbures, ChemOil utilise généralement des trains complets, tandis qu'elle participe au système du trafic suisse par wagons complets pour les produits chimiques.

«Nous avons un excellent et équitable partenariat avec VARO», nous a expliqué au téléphone Daniel Huggler, conseiller clientèle ChemOil, ajoutant que c'était le fruit d'une longue collaboration. VARO partage cet avis. «Nous nous sentons compris en tant que client et sommes traités comme tel», déclare Thomas Jetzer.



Un tableau affiche le niveau de remplissage des différentes citernes du dépôt de stockage, ainsi que les produits qu'elles contiennent.

### Priorité à l'automatisation et à la numérisation

Nous arrivons au débarcadère. Le «Saskia Reich», un cargo d'Amsterdam, mouille sur le Rhin. Un collaborateur VARO et un membre de l'équipage positionnent le bras de chargement du bateau pour pomper la cargaison, soit 2,7 millions de litres d'essence, et la transférer vers une citerne VARO. Un peu plus loin, une opération similaire se déroule sur un autre bateau.

En revenant, nous constatons que le train chargé de kérosène est prêt à partir pour Zurich-Kloten. La pluie s'est arrêtée, quelques rayons de soleil percent les nuages. Quelles sont les attentes vis-à-vis de ChemOil? Comment VARO voit-elle l'avenir? VARO a tellement misé sur l'automatisation et la numérisation que l'attelage automatique des wagons-citernes est capital à ses yeux. De plus, le trafic marchandises devrait être traité sur un pied d'égalité avec le trafic voyageurs quant à l'attribution des sillons. Thomas Jetzer ajoute encore que si, pour son entreprise, la transition énergétique représente «un immense défi, elle crée aussi de nouvelles opportunités». Ainsi, VARO mise depuis longtemps déjà sur les biocarburants tels que l'éthanol et le biodiesel. Elle entend jouer un rôle moteur dans la transition énergétique en Europe.

### L'avis de l'expert



Claus Rütten, directeur de ChemOil Logistics.

## «Le niveau de sécurité est très élevé»

Selon Claus Rütten, directeur de ChemOil, la sécurité est un atout du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Il souhaite à l'avenir ajouter l'hydrogène et le CO<sub>2</sub> capté au catalogue de ChemOil.

### Vous êtes à la tête de ChemOil depuis dix ans. Comment la logistique a-t-elle évolué?

La part du trafic international a beaucoup augmenté sur cette période. À l'instar d'autres secteurs d'activité, les commandes de transports sont passées de plus en plus à court terme. Nos équipes gèrent ces commandes en maintenant un contact très étroit avec la clientèle et en s'appuyant sur des processus et supports numériques.

### ChemOil transporte surtout des produits chimiques et des hydrocarbures. Quelles mesures de sécurité mettez-vous en œuvre?

Le niveau de sécurité est très élevé. Nous respectons les dispositions internationales applicables au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et allons parfois même au-delà. Pour le transport de chlore

gazeux p. ex., la vitesse des trains a été réduite à 40 km/h.

### Quels sont les avantages du train par rapport à la route pour ce qui est du transport de marchandises dangereuses?

Le risque d'accident est moindre. Les accidents ferroviaires sont rares, c'est notre gros atout. C'est pourquoi les marchandises dangereuses transitent aujourd'hui surtout par le rail.

### Pendant la crise de 2020, les transports de produits chimiques et d'hydrocarbures de ChemOil ont reculé. Quelle évolution prévoyez-vous pour l'entreprise?

Le transport de kérosène a été le plus touché. Mais, indépendamment de la pandémie, on assiste à un recul des hydrocarbures. Par contre, une croissance mondiale est attendue sur les produits chimiques. Dans ce domaine, nous voulons répondre aux besoins de nos clients de manière plus personnalisée. Nous cherchons aussi à établir davantage de coopérations internationales.

### Envisagez-vous d'élargir vos activités?

Oui, nous transportons p. ex. des céréales. Nous acheminons ainsi des trains complets de différents pays d'Europe vers la Suisse. Sans oublier que la mutation de la mobilité offre de nouvelles opportunités, p. ex. le transport d'hydrogène et de CO<sub>2</sub> capté.



## Traveco: essor du trafic combiné rail/route

Depuis novembre 2020, l'entreprise de transport Traveco renforce son engagement en trafic combiné. Chaque jour, CFF Cargo achemine pour Traveco des semi-remorques d'un terminal à un autre en Suisse. En juin 2021, un premier gros contrat a été conclu avec Traveco pour le transport intermodal de vrac: toutes les semaines, 100 tonnes de granulés de bois venant

d'Autriche arrivent par wagons au terminal CFF Cargo de Renens ou d'Oensingen. Un camion Traveco assure les derniers kilomètres jusqu'au client final. Traveco teste actuellement une coque spéciale permettant d'acheminer sur le rail des semi-remorques non adaptées pour le grutage: la semi-remorque est alors placée dans la coque, puis l'ensemble transbordé sur le wagon.

## Un arbre pour chaque réponse

Dans le cadre de son enquête 2020 de satisfaction auprès de la clientèle, CFF Cargo a fait don de 347 arbres à l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage (WSL). En 2021, CFF Cargo soutient aussi le WSL en offrant un arbre pour chaque réponse à l'enquête. Le WSL étudie pour la Suisse les essences résistant aux changements climatiques (températures plus élevées, étés plus secs) comme l'alisier, un arbre à feuilles caduques pouvant atteindre 30 mètres.



Plus d'informations sur le blog:  
[tiny.cc/plantations](https://tiny.cc/plantations)

## Transport de déblais sur le rail

La branche «Logistique de chantier» de CFF Cargo propose des solutions tout en un. Le projet de rénovation et de transformation en usine de pompage-turbinage de la centrale de Ritom (TI) en est un bel exemple. Ici, CFF Cargo a déjà transporté 180 000 tonnes de déblais et doit encore prendre en

charge 140 000 tonnes. Autre exemple: le transport de déblais du chantier de la gare à Sion. CFF Cargo achemine quotidiennement 750 tonnes de matériaux vers Rümlang ou Birsfelden. Le volume total devrait avoisiner les 50 000 tonnes. [sbbcargo.com/fr/construction](https://sbbcargo.com/fr/construction)



## Nouveaux eServices pour la clientèle



«CFF Cargo Digital» désigne le point d'accès de la clientèle à toutes les applications numériques de CFF Cargo, comme le nouveau portail «Cargo eBooking». Il permettra d'exécuter toutes les opérations, de la commande à la facturation, en passant par la réservation, la planification et le transport, sur une plate-forme unique. En résumé, plus de convivialité, un processus de commande simplifié et un meilleur flux d'information pendant le transport. Tout

le trafic des trains complets sera migré sur la nouvelle plate-forme d'ici la fin 2021, afin que les réservations correspondantes puissent s'effectuer sur le portail en 2023 au plus tard. Le nouvel eService «Cargo Storage» sera également introduit d'ici la fin 2021. Un cockpit intelligent offrira aux clientes et clients un aperçu des wagons et de leur durée de stationnement sur leur voie de raccordement. [sbbcargo.com/fr/digital](https://sbbcargo.com/fr/digital)

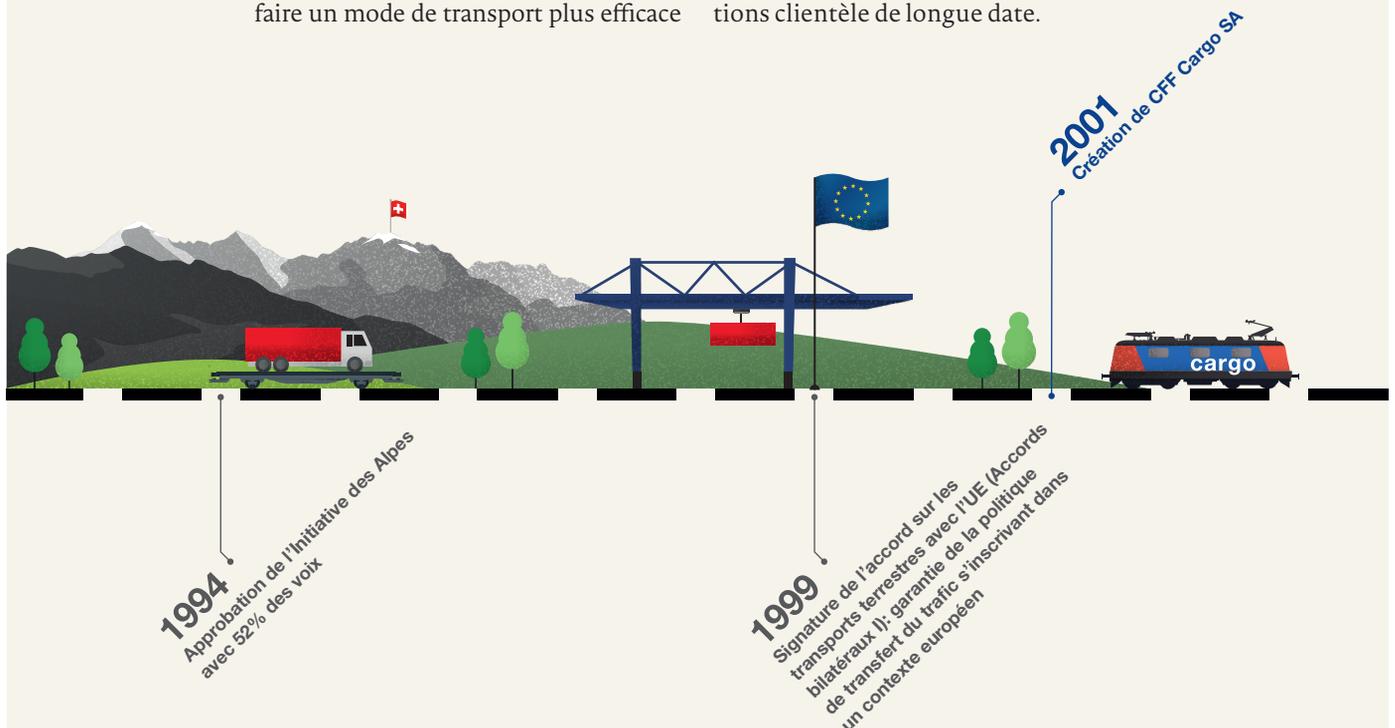
# Une histoire mouvementée

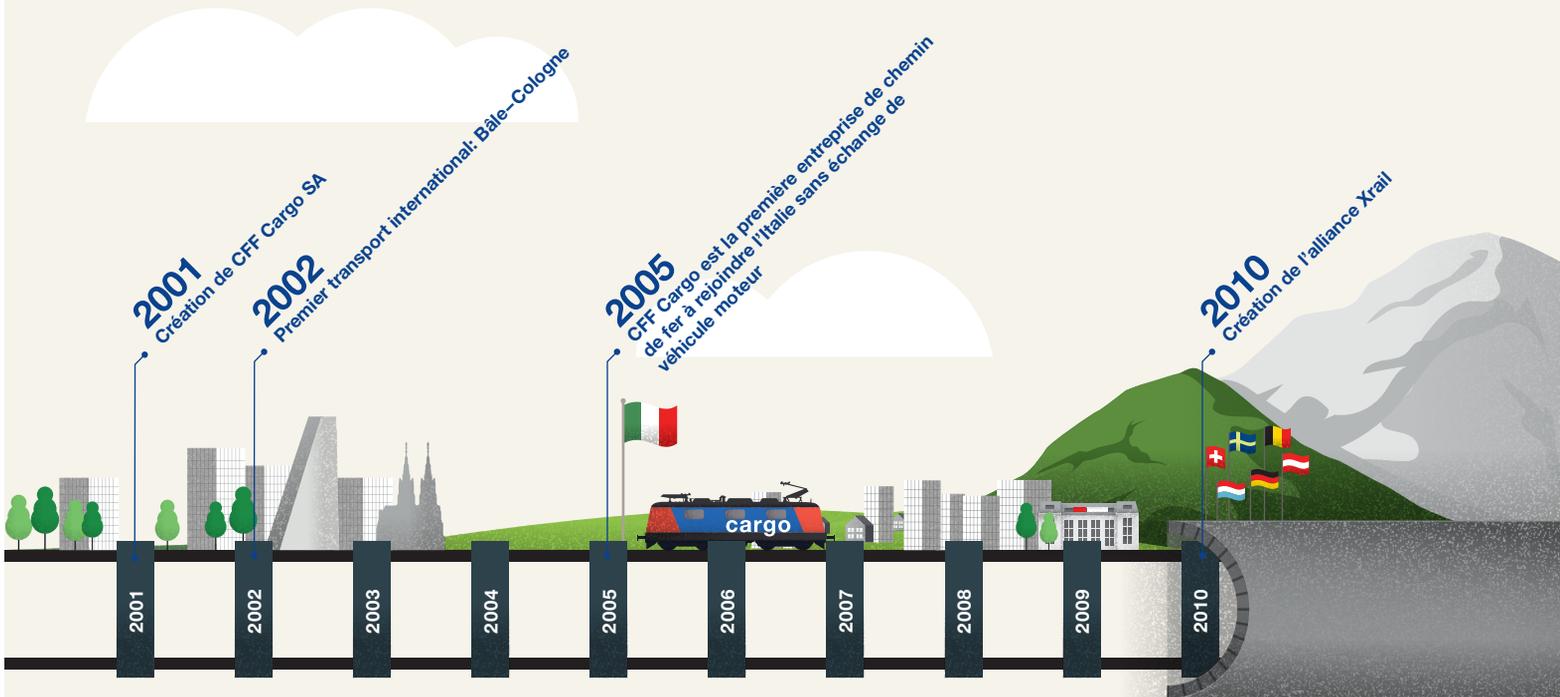
CFF Cargo SA: société anonyme autonome depuis 20 ans, au cœur de l'économie suisse.  
Rétrospective sur ces années riches en événements et sur les principaux jalons de cette société.

**Texte:** Stefanie Probst, Miriam Wassmer **Infographie:** Pia Bublies

Depuis deux décennies, CFF Cargo revêt la forme de société anonyme. Avant cela, les CFF étaient responsables du transport de marchandises en tant qu'établissement de la Confédération. La situation a changé en 1999 avec la réforme ferroviaire qui concernait, entre autres, la libéralisation du fret ferroviaire. Cette réforme visait à renforcer l'orientation clientèle du rail et à en faire un mode de transport plus efficace

et plus compétitif. Ainsi, l'activité aux CFF, aujourd'hui société mère, a été répartie entre trois divisions indépendantes, à savoir Voyageurs, Trafic marchandises et Infrastructure. Ces bases ont permis de créer la société anonyme CFF Cargo SA, qui célèbre cette année ses 20 ans: avec des innovations importantes, des prestations pionnières, des conditions-cadres adaptées et des relations clientèle de longue date.





**2001** Création officielle de CFF Cargo SA | Introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

**2002** Premier transport international: Bâle-Cologne | Lancement du produit Cargo Domino (transport de colis)

**2003** Optimisation du trafic par wagons complets: deux vagues par jour | Introduction du principe du «téléski» pour les axes de transit du Saint-Gothard et du Simplon: les trains circulent à intervalles fixes

**2004** Augmentation des prestations de transport entre l'Allemagne et l'Italie

**2005** CFF Cargo est la première entreprise de chemin de fer à rejoindre l'Italie sans échange de véhicule moteur | Optimisation du réseau en trafic par wagons complets

**2006** Adaptation de l'organisation, nouvelles unités: Suisse, International et Maintenance

**2007** Nicolas Perrin succède à Daniel Nordmann en tant que CEO | Décision de moderniser les ateliers de Bellinzone: investissement de 30 millions de francs

**2008** Pertes opérationnelles importantes: les CFF annoncent l'assainissement de CFF Cargo. Grève aux ateliers de Bellinzone (7.3-5.4.2008) en raison des mesures planifiées

**2009** Rattachement des ateliers de Bellinzone à la division Voyageurs | Mise en service des plates-formes de transbordement de Sion et Renens | Début de la collaboration avec myClimate

**2010** Création de l'alliance Xrail avec d'autres entreprises de fret ferroviaire européennes; objectif: renforcement du trafic international par wagons complets | **Dépôt de la motion du Conseil des États «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire»**

**2011** CFF Cargo et les Ports Rhénans Suisses lancent leur collaboration en vue de la planification de

Gateway Basel Nord | Création de SBB Cargo International par CFF Cargo (75%) et Hupac (25%) | CFF Cargo transporte depuis 50 ans l'eau minérale Aproz | Lancement de l'orientation stratégique vers le marché intérieur

**2012** Mise en service de la locomotive hybride Eem 923 | L'étude de terminal confirme l'option Gateway Basel Nord | Mise en place de trains de ligne en trafic combiné intérieur | Inauguration du terminal de Cadenazzo | Interruption totale du trafic sur la ligne du Saint-Gothard en raison d'éboulements | Wagons d'avenir 5L: les entreprises de fret ferroviaire, les expéditeurs, l'industrie et la science travaillent main dans la main

**2013** Bénéfices pour la première fois depuis 40 ans: résultat annuel de CFF Cargo 14,7 millions de francs | Participation au salon transport logistic à Munich avec SwissMovers | **Présentation par le Conseil fédéral de la «Stratégie globale visant à encourager le transport**

\* ECM = Entity in Charge of Maintenance. Le service ECM compétent pour la maintenance des wagons est soumis à des prescriptions strictes et répond de leur mise en œuvre.



**ferroviaire de marchandises sur tout le territoire»** | Première certification ECM\* d'un wagon de CFF Cargo | Confirmation de la stratégie de terminaux par la Confédération et la branche

**2014** Message sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises | Décision en faveur du terminal régional de Limmattal

**2015** Création de la société de planification Gateway Basel Nord (CFF Cargo, Hupac et Contargo) | Résultat annuel de CFF Cargo: 33 millions de francs | Postulat du Conseil des États «Évaluer les possibilités de développement de CFF Cargo»

**2016** Entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le transport de marchandises: suppression de la réglementation sur les priorités et introduction de la stratégie et du plan d'utilisation du réseau, introduction de la promotion des investissements et de l'innovation | Inauguration du tunnel de base du

Saint-Gothard | Équipement des wagons d'un système de transmission des données sans contact (RFID) | Décision en faveur du refit des locomotives de lignes Re 620 aux ateliers de Bellinzone

**2017** Modernisation du trafic par wagons complets grâce à une production en trois vagues et à la gestion des réservations | Rapport du Conseil fédéral en exécution du postulat «Évaluer les possibilités de développement de CFF Cargo» | Lancement d'une phase-pilote de cinq ans pour les wagons innovants 5L | Interruption de six semaines de l'axe nord-sud à Rastatt, en Allemagne (12.8–2.10.2017)

**2018** Introduction de Caros (système de planification du personnel des locs et des locomotives) | Adoption de l'assainissement et du développement 2018–2023 | Fin des subventions du fret ferroviaire intérieur

**2019** CFF Cargo devient société du groupe et commence à chercher des partenaires pour le marché inté-

rieur | La Commission de la concurrence (COMCO) donne son feu vert pour la société d'exploitation Gateway Basel Nord | CFF Cargo assure depuis 100 ans le transport du cirque Knie | Première entreprise de fret ferroviaire d'Europe à introduire l'attelage automatique

**2020** Inauguration du tunnel de base du Ceneri | Achèvement du corridor de 4 m | Désirée Baer devient CEO de CFF Cargo | Reprise par Swiss Combi de 35% du capital de CFF Cargo, rattachement direct de SBB Cargo International à CFF SA | Baisse du fret ferroviaire intérieur d'environ 12% en raison de la pandémie de coronavirus | Adoption des motions du conseiller des États Josef Dittli sur le transfert et l'automatisation

**2021** Début de la clarification des conditions-cadres du fret ferroviaire | Dépôt du postulat du Conseil des États «Avenir du transport de marchandises» | Élargissement de l'utilisation de l'attelage automatique | Fin du refit des Re 620 avec la 50<sup>e</sup> locomotive

Remarque: les passages en gras indiquent qu'il s'agit d'événements politiques.



# «Offrir ce qu'il y a de mieux aux clients»

Création de CFF Cargo il y a 20 ans comme société anonyme – c'est l'heure du bilan et des perspectives. Désirée Baer, CEO CFF Cargo, s'entretient avec deux collaborateurs, Nathanael Wyser et Dominik Buser, sur les joies et les difficultés de leur quotidien. Ils aimeraient de nouvelles locomotives et davantage d'échanges à l'avenir.

Interview: Stefan Boss Photos: Daniel Winkler et Severin Nowacki

**Quelle est votre mission chez CFF Cargo?**

**Dominik Buser:** je suis le responsable d'atelier Maintenance des locomotives CFF Cargo dans la gare de triage de Muttenz. À cet effet, j'encadre neuf collaboratrices et collaborateurs et un apprenti. Nous travaillons de 5 h du matin à 15 h 20 et nous chargeons de la maintenance légère des locomotives. Cela ressemble à l'entretien d'une voiture ou d'un camion mais la maintenance d'une locomotive est plus complexe. Par ailleurs, en tant qu'ingénieur sur site, je suis responsable de l'état technique des véhicules. Il y a trois ans et demi, mes collègues et moi avons transformé un ancien entrepôt de wagons pour en faire notre atelier. Nous avons rapidement effectué des missions pour d'autres clients que CFF Cargo, dont des clients louant régulièrement des locomotives.

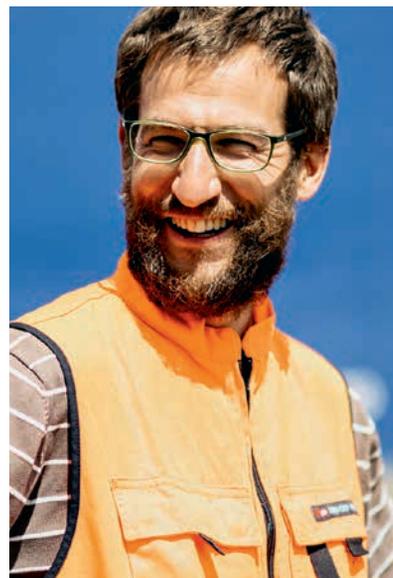
**Nathanael Wyser:** en tant qu'employé de Cargo Production régionale à Schwerzenbach, je mets à la disposition de la clientèle les wagons reçus de la gare de triage de Dietikon. Je travaille principalement seul: je dételle les locomotives de ligne à Schwerzenbach ou Hinwil et j'achemine les wagons jusqu'à la voie de raccordement avec ma locomotive de manœuvre. Je suis installé sur le dernier wagon du train et commande la locomotive à distance, par radio. La Migros est l'un de nos clients essentiels. Elle a un centre de distribution pour le secteur non alimentaire et les surgelés à Neuendorf. La cargaison comprend par exemple des canapés et des télévisions. Du train, elle est ensuite chargée sur un camion, à Volketswil, pour les derniers kilomètres jusqu'au domicile des clients, via le service correspondant de la Migros. Je fais partie de l'aventure depuis les débuts. Je viens de fêter mes 20 ans chez CFF Cargo.

**Désirée, tu viens de fêter ta première année chez CFF Cargo. Comment conçois-tu ta mission: s'agit-il de décider au plus haut niveau, d'assainir ou de motiver?**

**Désirée Baer:** mon poste fait que je suis obligée de décider bien sûr. Motiver les collaboratrices et collaborateurs est tout aussi important. Actuellement, ce n'est pas si facile car on se voit beaucoup moins du fait des mesures de protection en vigueur contre la pandémie et de l'année difficile du point de vue financier. En revanche, je ne considère pas du tout devoir assainir. J'estime plutôt devoir donner de l'élan pour rendre CFF Cargo durable au cœur de l'économie suisse.

**Quels sont les points positifs de votre travail? Qu'est-ce qui vous plaît moins?**

**Dominik Buser:** je me réjouis de mon équipe qui est bien soudée, on veille tous les uns sur les autres.



Nathanael Wyser,  
Cargo Production  
régionale,  
Schwerzenbach.

Chaque jour, je vois ce que j'ai réalisé: lorsqu'à la fin de la journée, parmi les sept locomotives en panne dans l'atelier, cinq sont de nouveau en état de marche pour tirer des trains, je suis satisfait. Être en contact avec la clientèle me donne aussi de l'énergie – le fait de traiter avec des personnes. Les

**«J'estime devoir donner de l'élan pour rendre CFF Cargo durable au cœur de l'économie suisse.»**

Désirée Baer,  
CEO CFF Cargo SA

ingénieurs en ont rarement l'occasion. Ce qui est difficile, c'est la situation économique actuelle. Bien que nous fournissions du bon travail en équipe, CFF Cargo manque de ressources car moins de trains ont circulé l'an passé à cause de la pandémie de coronavirus. Ce n'est pas si simple de l'expliquer à mes collaboratrices et collaborateurs.

**Nathanael Wyser:** d'un côté, j'aime assumer des responsabilités et travailler seul. Lorsque je reçois un train de 25 wagons le matin, je dois bien m'organiser pour les acheminer au bon endroit, au bon moment. Quant à la répartition des wagons, j'essaie d'offrir ce qu'il y a de mieux à la clientèle. Je crois que cela me convient bien. Par contre, lors de certains services, je suis moins en contact avec le reste du personnel de manœuvre ou la clientèle. Je me sens parfois isolé pour mener à bien ma mission.

Dominik Buser,  
responsable d'atelier Maintenance  
des locomotives  
CFF Cargo et  
Désirée Baer,  
CEO CFF Cargo.



La pandémie n'a pas tant modifié le quotidien de Nathanael Wyser. Par contre, il était plus difficile pour Désirée Baer de rencontrer la clientèle.

#### Qu'est-ce que la pandémie de coronavirus a changé dans votre travail quotidien?

**Nathanael Wyser:** nous n'avons pas vraiment perçu de répercussions dans notre quotidien si ce n'est que nous avons reçu une grande bouteille de désinfectant au début (rires). J'ai apprécié de ne pas avoir à télétravailler et de pouvoir continuer à travailler à l'extérieur tous les jours. Je me déplaçais seul, je n'étais donc pas obligé de porter un masque. Comme le service de livraison à domicile de la Migros a été fortement sollicité, nous recevions même davantage de wagons que d'habitude.

**Désirée Baer:** il m'a été difficile de rencontrer personnellement les clientes et clients. Je n'ai pu faire connaissance de certains qu'à travers les canaux numériques. Un point positif néanmoins est que la pandémie a permis de nous souder, tout niveau hiérarchique confondu. Cela a été le cas au sein de l'entreprise, de tout le groupe CFF ainsi qu'avec nos partenaires.

#### Quand êtes-vous en contact avec la clientèle dans votre quotidien?

**Nathanael Wyser:** à la rampe du centre de distribution de Volketswil. Une équipe est chargée de la réception des marchandises, une autre de l'expédition. Nous sommes constamment en interaction avec elles.

**Dominik Buser:** je rencontre rarement mes clientes et clients. Nous recevons leurs locomotives pour

que nous les réparons. Mon principal client est SBB Cargo International, une filiale des CFF, active sur l'axe nord-sud qui achemine ses locomotives à MuttENZ ou à Chiasso pour la maintenance. Nous

### «La maintenance des locomotives exige un travail précis.»

Dominik Buser,  
responsable d'atelier Maintenance des locomotives CFF Cargo

échangeons surtout par téléphone ou par e-mail. Cela m'arrive d'aller voir le mécanicien en voiture pour changer un essuie-glace pour qu'il n'ait pas à conduire la locomotive à l'atelier. Avec la pandémie, on se réjouit vraiment dès que l'on revoit quelqu'un.

#### CFF Cargo a été fondée il y a 20 ans comme société anonyme. Quelles sont les activités prévues pour fêter cet anniversaire?

**Désirée Baer:** nous souhaitons organiser des événements pour notre personnel. Malheureusement, nous devons tout reporter à l'année prochaine en raison de la situation sanitaire. Le macaron anniversaire sera apposé sur deux locomotives qui circuleront ensuite dans toute la Suisse.

**Au sujet des interlocuteurs**

**Nathanael Wyser** (40 ans) travaille chez Cargo Production régionale à Schwerzenbach ZH. Il achemine les wagons destinés à la clientèle jusqu'à la voie de raccordement ou de débord avec une locomotive de manœuvre. Il a rejoint CFF Cargo il y a 20 ans et a effectué sa formation initiale aux CFF.



**Dominik Buser** (42 ans) dirige l'atelier Maintenance des locomotives CFF Cargo de la gare de triage de Muttenz BL. Employé depuis six ans chez CFF Cargo, il travaille à 80%. Il a été auparavant chef de projet chez CFF Infrastructure pendant quatre ans. Après un apprentissage d'électricien en radio et télévision, il a suivi la formation technique d'ingénieur électricien à Muttenz.



**Désirée Baer** (51 ans) est devenue CEO de CFF Cargo en mars 2020. Elle était à la tête de Securitrans depuis début 2017, entreprise qui emploie près de 1000 personnes pour assurer la sécurité dans les gares et sur les chantiers. Elle a fait partie de la direction de CFF Infrastructure pendant sept ans. Elle est titulaire d'un diplôme en économie d'entreprise obtenu à l'Université de Saint-Gall.

**Que signifie pour vous cet anniversaire?**

**Dominik Buser:** je trouve qu'il est important de dresser le bilan. Il ne faut pas oublier ce qui a été réalisé et ce qui a existé. Quels étaient les objectifs lors de la fondation de CFF Cargo en tant que société anonyme il y a 20 ans? Les a-t-on atteints? Quelle est notre vision aujourd'hui? Nous les mécaniciens, nous nous réjouissons de voir deux locomotives spécialement décorées pour l'occasion. Si une fête est organisée, je m'y rendrai avec plaisir.

**Nathanael Wyser:** d'un côté, je m'en réjouis, de l'autre côté, je trouve que l'on reprend toujours les mêmes recettes depuis 20 ans. Nos sites de gestion opérationnelle ont connu de très nombreux changements. Chaque team de Cargo Production régionale a reçu de nouvelles personnes de contact qui se trouvent désormais à Niederglatt. Ces changements sont sources d'inquiétudes pour nous et notre clientèle.

**Que penses-tu de cet anniversaire, Désirée?**

**Désirée Baer:** la libéralisation du transport de marchandises en Suisse, en 1999, a entraîné la création d'une société anonyme. Toutefois, les CFF transportent des marchandises depuis bien plus longtemps, depuis près d'un siècle. Nous pouvons donc nous prévaloir d'une longue tradition.

**Dominik Buser:** j'aimerais reparler du bilan: pour le trafic marchandises, nous avons construit la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes avec les tunnels de base du Saint-Gothard et celui du Ceneri. Mais, aujourd'hui, ils sont surtout perçus comme des tunnels destinés au trafic voyageurs. C'est dommage!

**CFF Cargo accorde beaucoup d'importance à la ponctualité des trains. Comment pouvez-vous l'influencer?**

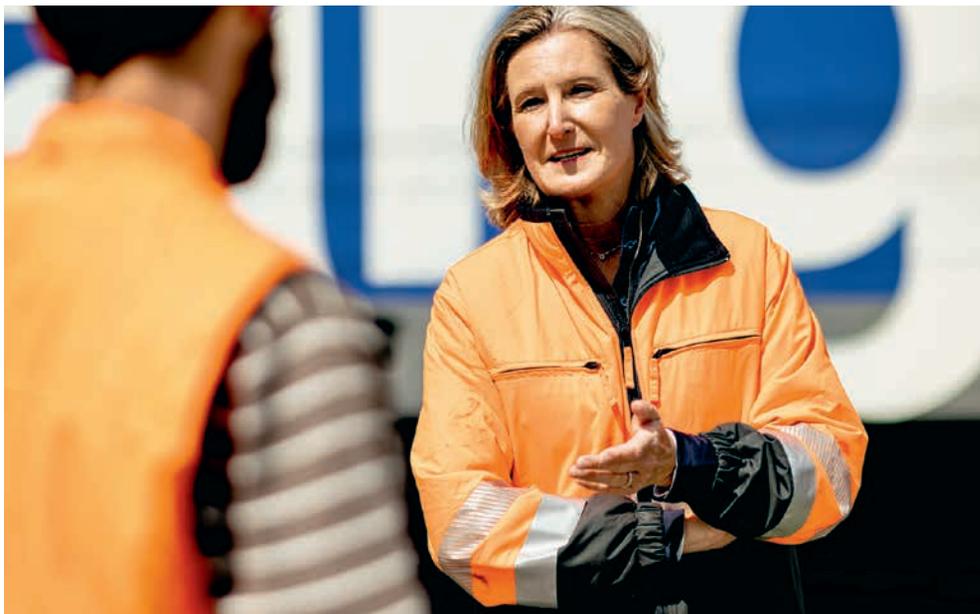
**Nathanael Wyser:** en effectuant rapidement mes tâches quotidiennes. Je dois être bien reposé et ne commettre aucune erreur: tout déraillement par exemple entraînerait de fortes perturbations.

**Dominik Buser:** je peux surtout agir sur la ponctualité en étant le plus fiable dans mes prévisions: quand la locomotive sera-t-elle de nouveau opérationnelle? Si je ne peux pas respecter mes prévisions, c'est tout un train qui ne partira pas. C'est pourquoi ce secteur demande un travail précis. Notre planification a lieu en continu. Au besoin, nous travaillons une demi-heure de plus pour finir une réparation sur une locomotive.

**Comment se situe CFF Cargo en matière de ponctualité?**

**Désirée Baer:** nous avons été très ponctuels l'an dernier. Cette année, un peu moins. C'est pourquoi nous avons récemment consacré une semaine à la ponctualité. Nous sommes personnellement





Désirée Baer souhaite proposer des produits innovants et durables à la clientèle.

responsables de 50% de la ponctualité. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour nous améliorer. Les fortes chutes de neige ou les câbles arrachés font partie des événements indépendants de notre volonté. La clientèle souhaite être informée rapidement et en toute transparence en cas de dérangements. Là aussi, nous pouvons nous améliorer.

**La sécurité est également primordiale pour CFF Cargo. En quoi les prescriptions en vigueur influencent-elles votre quotidien?**

**Nathanael Wyser:** lorsque je dois me lever à 1h pour mon service de nuit, il est parfois difficile de dormir suffisamment avant. Même si je me couche à 20h en même temps que mes enfants, cela ne suffit pas.

---

**«J'aime assumer des responsabilités et travailler seul.»**

Nathanael Wyser,  
Cargo Production régionale, Schwerzenbach

---

**Dominik Buser:** les questions de sécurité sont présentes de bien des manières. Le règlement international ECM est la référence suprême. Il définit notre rôle d'agent de maintenance des locomotives et permet d'assurer la traçabilité des différentes pièces d'une locomotive. Dans nos ateliers, nous sommes aussi amenés à résoudre les pannes du système de protection des trains intégré aux locomotives, qui contrôle la marche des trains en tenant compte de la vitesse maximale autorisée. En outre, nos collaboratrices et collaborateurs portent

un équipement de protection et doivent savoir manipuler les matières dangereuses.

**Si vous aviez un vœu pour CFF Cargo: que souhaiteriez-vous à cette entreprise pour les 20 prochaines années?**

**Dominik Buser:** j'aimerais que les CFF ne nous négligent pas en tant qu'entreprise de fret ferroviaire et que nous gardions notre élan pour former et faire avancer ensemble CFF Cargo. Je trouve aussi que nos locomotives très anciennes, les Re 420 (ou «BoBos») et les Re 620 ont fait leur temps. À peine une réparation terminée, il faut réparer autre part. Il serait temps d'envisager d'acquérir de nouvelles locomotives de ligne.

**Nathanael Wyser:** j'aimerais que nous renforçons le sentiment d'une grande famille entre tous les collaborateurs et collaboratrices. Actuellement, nous sommes souvent seuls, nous travaillons davantage en binôme avant. C'est pourquoi les échanges sont essentiels. Les réunions de team n'ont plus lieu en raison de la pandémie.

**Désirée Baer:** pour des raisons financières, nous ne pouvons pas nous permettre de faire travailler deux personnes sur un train de marchandises si une seule suffit. Mais je suis d'accord, les échanges et les réunions de team sont très importants. Nous avons déjà amorcé les discussions pour le renouvellement des locomotives de ligne. Nous devons aborder le sujet suffisamment en amont car il faut près de quatre ans avant de recevoir de nouvelles locomotives. Personnellement, j'aimerais que l'entreprise puisse s'appuyer sur une base financière solide pour que nous soyons en mesure de proposer des produits durables et innovants à notre clientèle!

---

# Désormais obsolète



Jusqu'en 2011, chaque wagon recevait une étiquette au format A5 qui était déposée dans le casier dédié. Elle indiquait le numéro du wagon, la gare de départ et de destination, l'expéditeur et le destinataire, le type de marchandise et le poids.

Les autres documents dont ceux pour la douane étaient placés derrière cette grille. Ce casier n'est désormais plus utile en trafic national. Les clients de CFF Cargo saisissent toutes les données relatives au wagon en ligne, à l'ordinateur ou directement près du wagon avec un smartphone. Elles sont ensuite transmises à CFF Cargo via le service électronique CIS-online, puis traitées: la réservation, la surveillance du transport et la facturation sont effectuées par voie numérique.



À l'aide du grappin de sa pelleuse, un employé de Serbeco transfère le verre rassemblé sur la plateforme de recyclage «R» Praille dans le wagon CFF Cargo.

# Transport écologique du verre depuis plus de 40 ans

Spécialisée dans la gestion des déchets, Serbeco transporte le verre recyclable par train depuis sa création en 1977. En collaboration avec CFF Cargo et avec d'autres entreprises genevoises, la PME réfléchit à une nouvelle plateforme commune de tri et de traitement reliée au rail.

Texte: Patricia Michaud Photos: Fred Merz

**G**are de Genève-La-Praille, un jour de mai ensoleillé. Malgré l'heure matinale, Paulo est déjà en t-shirt aux commandes de sa pelleuse. Devant lui s'érige une montagne de bouteilles et bocaux en verre vides multicolores, qu'il commence par rassembler en un tas compact. Puis, à l'aide du grappin, il entreprend de les déplacer vers le wagon rouge stationné juste à côté. Trois fois par semaine, CFF Cargo envoie ce wagon sur la plateforme de recyclage «R» Praille de l'entreprise Serbeco, qui le charge avec du verre collecté aux quatre coins du canton de Genève. Ce matériau recyclable est ensuite acheminé vers le site de Vetropack à St-Prex (VD), la dernière verrerie industrielle de Suisse. Il y sera concassé puis fondu afin de produire de nouveaux emballages. Chaque année, 6000 tonnes de verre font ainsi le trajet entre «R» Praille et la verrerie de St-Prex.

## Une vision et un prix

Le réflexe de transporter le verre par rail ne date pas d'hier chez Serbeco: il a imprégné toute l'existence de la PME familiale spécialisée dans la gestion des déchets, ce dès sa fondation en 1977. «Il s'agit d'un matériau particulièrement pratique à déplacer par wagon,

car il ne s'envole pas et est facile à charger», commente Bernard Girod, actuel administrateur de l'entreprise basée à Satigny (GE). C'est en 1991 qu'il a racheté l'entreprise, qui ne comptait à

---

## «La durabilité est inscrite dans l'ADN de Serbeco.»

Bertrand Girod,  
directeur de Serbeco

---

l'époque que trois employés et deux camions. Bernard Girod n'a eu de cesse pendant 20 ans de faire croître sa société et d'œuvrer pour un modèle plus durable de collecte et de tri des déchets, faisant de lui l'un des pionniers suisses du recyclage.

Désormais, le groupe Serbeco – qui est dirigé depuis 2012 par le fils aîné de Bernard, Bertrand Girod – emploie plus de 150 personnes et peut se targuer d'une flotte d'une cinquantaine de véhicules. Grâce à son taux élevé de valorisation des déchets traités – soit 76% –, la société permet chaque année à ses clients d'économiser 74000 tonnes d'équivalent émissions

de CO<sub>2</sub>, alors qu'elle-même n'en émet que 4500 tonnes. Autant d'efforts salués en 2019 lorsque Serbeco, qui transporte annuellement 80000 tonnes de déchets et en traite plus de 60000, a reçu le Prix de l'économie genevoise, remis par la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève.

## La durabilité dans les gènes

Le site principal de la PME, situé dans la zone industrielle du Bois-de-Bay, a des airs de fourmilière. Alors que des employés en tenue fluo s'activent aux commandes de pelleuses, grues et autres engins de tri autour d'impressionnants amas de déchets en tous genres, des véhicules de tailles variables – de la fourgonnette au semi-remorque, en passant par le camion-benne – entrent et sortent du périmètre en un bal incessant. Ils contiennent des déchets rassemblés sur l'ensemble du territoire cantonal, notamment sur des chantiers ou dans des points de collecte.

Le site de Satigny n'étant pas relié au rail, l'essentiel du transport des déchets vers les infrastructures de tri et de traitement de Serbeco, puis de l'évacuation des matières valorisées vers leur destination finale, se fait actuellement

—————>

## Trois faits



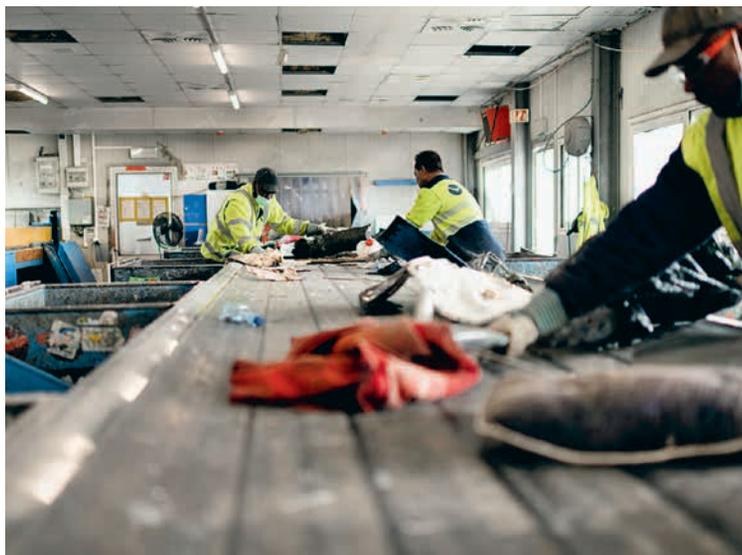
**1** Le groupe Serbeco, qui emploie plus de 150 personnes et compte une flotte d'une cinquantaine de véhicules, transporte annuellement 80 000 tonnes de déchets et en traite plus de 60 000.



**2** Grâce à son taux élevé de valorisation des déchets traités – soit 76% –, Serbeco permet chaque année à ses clients d'économiser 74 000 tonnes d'équivalent émissions de CO<sub>2</sub>, alors qu'elle-même n'en émet que 4 500 tonnes.



**3** Depuis sa fondation en 1977, Serbeco transporte le verre par rail; chaque année, 6 000 tonnes de verre font ainsi le trajet entre Genève-La-Praille et la verrerie de St-Prex.



L'entreprise Serbeco est un acteur majeur de la gestion des déchets dans le canton de Genève.



Le CEO Bertrand Girod, son père Bernard Girod et au fond ses frères.

par la route. «La durabilité est inscrite dans notre ADN; nous mettons donc tout en œuvre afin de limiter l'impact

**«Grâce à la collaboration avec CFF Cargo, c'est le transport de l'avenir qui est en train d'être élaboré.»**

Bertrand Girod,  
directeur de Serbeco

environnemental de notre flotte», relève Bertrand Girod. De nombreux véhicules de l'entreprise sont électriques ou roulent au biodiesel.

#### Le transport de l'avenir

Mais Serbeco souhaiterait aller plus loin. Convaincue des atouts du train pour le transport de déchets, la société planche, en collaboration avec CFF Cargo et d'autres PME genevoises actives dans divers secteurs, sur la mise en place d'une plateforme commune reliée au rail. Différentes marchandises pourraient y être directement triées et

traitées selon une approche centralisée, avant d'être acheminées chez les destinataires finaux de façon écologique dans des conteneurs. À noter que CFF Cargo, via sa nouvelle unité Élimination & Recyclage, réfléchit à des projets similaires dans plusieurs autres agglomérations du pays.

Dans la région genevoise, l'un des principaux défis consiste – sans surprise – à trouver une surface suffisante à proximité des voies de chemin de fer. «Il est donc important, en parallèle, de développer des technologies de tri et de traitement des déchets plus efficaces, qui nécessitent moins de place», relève Bernard Girod. Voilà qui tombe bien: à l'image de la durabilité, «l'innovation est elle aussi inscrite dans notre ADN», souligne son fils Bertrand Girod. Les deux entrepreneurs en sont convaincus: grâce à cette collaboration avec CFF Cargo, c'est le transport de l'avenir qui est en train d'être élaboré.

#### L'avis de l'experte



Claudia Schwab, Senior Project Manager dans l'unité Élimination & Recyclage de CFF Cargo.

## Des solutions pour transporter les déchets par le rail

### Quel est le rôle de la nouvelle unité Élimination & Recyclage de CFF Cargo?

Nous développons des solutions par le rail, qui favorisent l'économie circulaire. Dans les agglomérations urbaines, où l'espace est limité, le transport des déchets est un défi. En créant davantage de plateformes, nous souhaitons doper le transport de matériaux par wagons et contribuer à la chaîne de valeur.

### Comment jugez-vous la collaboration avec Serbeco?

Serbeco dispose d'un solide réseau dans la région genevoise. C'est une entreprise qui a à cœur aussi bien la durabilité que l'innovation. Il est réjouissant de pouvoir élaborer en compagnie d'un client de longue date des concepts de transport durables et orientés vers le futur. Cela nous permet d'ajouter ensemble notre pierre à l'économie circulaire.

# 20 ans d'autonomie au service de la logistique

Si le transport de marchandises par rail existe depuis plus d'un siècle, la création de CFF Cargo SA comme entité juridique autonome ne date que de 20 ans. Les CFF avaient alors été scindés en trois divisions distinctes: Voyageurs, Trafic marchandises et Infrastructure. Comment les collaboratrices et collaborateurs ont-ils vécu ce changement? Qu'apprécient-ils chez CFF Cargo? 20 personnes nous en disent plus.



L'échange avec notre clientèle est très précieux à mes yeux afin de comprendre ses besoins. La mission que m'a confiée CFF Cargo est fort passionnante, unique en son genre et au plus près de notre clientèle.

## Thomas Schweiger

Responsable Vente,  
chez CFF Cargo depuis 2021

J'aime chercher des idées avec des collègues, même si nous sommes déjà en surchauffe; être accueillie chaleureusement en région, même si on ne se connaît pas; créer des liens entre les personnes, même si certains sont réticents; rire ensemble même dans les situations difficiles.



## Nina Ayer

Product Owner  
Minerva,  
chez CFF Cargo  
depuis 2007



Lorsque j'ai postulé pour travailler chez CFF Cargo à l'époque de sa création, on m'a demandé si je n'étais pas devenue folle! Pourtant, je n'ai jamais regretté cette décision.

## Claudia Marti

Business Partner Human Resources,  
chez CFF Cargo depuis 1999



**Nous abordons ouvertement entre collègues des difficultés que nous rencontrons et parvenons le plus souvent à trouver les solutions ensemble.**

---

### **Marco Matafora**

Chef d'équipe Systèmes et évaluations Planification des transports, chez CFF Cargo depuis 2019



**J'ai participé aux étapes qui nous ont menés d'une exploitation engourdie à une entreprise flexible et orientée vers ses clients. Nos motivations sont la prestation à la clientèle, l'autonomie et la rentabilité.**

---

### **Andy Willimann**

Gestionnaire de produit, aux CFF/chez CFF Cargo depuis 1989



**J'aime être en contact avec les clients sur le quai de chargement et effectuer la disposition sur place. J'apprécie le fait qu'il existe une répartition claire des tâches et la hiérarchie correspondante.**

---

### **Christoph Unternährer**

Chef de quart Cargo Production régionale, chez CFF Cargo depuis 2000

**J'ai connu les anciens CFF avant de me familiariser avec la nouvelle entreprise. Après des débuts un peu chaotiques, elle s'est développée de manière positive. J'aimerais la voir continuer à progresser.**



---

### **Urs Weidmann**

Planificateur de l'entretien des locomotives, aux CFF/chez CFF Cargo depuis 1993



**L'évolution de CFF Cargo n'a pas été de tout repos, mais nous n'avons jamais perdu le cap. J'aime les activités intéressantes qui me sont confiées et apprécie le soutien de nos chefs.**

---

### **Delfina Baumgartner**

Spécialiste Service après-vente, chez CFF Cargo depuis 2007

**Je dispose d'une grande marge de manœuvre dans le cadre des limites définies, que j'exploite en toute responsabilité. Je suis ainsi libre d'organiser mon travail au quotidien.**

### **Kilian Pascual**

Chef d'équipe Planification des concepts dans le design du transport, chez CFF Cargo depuis 2004



**En tant que joueur de rugby, je connais le travail d'équipe, je sais gérer le stress et fixer des priorités. Très utile lorsque l'activité s'accélère chez CFF Cargo!**



### **Mendy Prospère**

Chef de quart Cargo Production régionale, chez CFF Cargo depuis 2016

**Depuis la création de CFF Cargo, j'ai contribué, avec mon équipe, au développement et à la professionnalisation du secteur du transport, tout en m'adaptant en permanence aux besoins de la clientèle.**



### **Olivier Rey**

Chef d'équipe Cargo Production régionale, chez CFF Cargo depuis 2000

**J'adore la diversité de mon travail. Chaque jour apporte son lot de nouveaux mandats et défis. Tout va très vite dans l'activité quotidienne. J'apprécie beaucoup de travailler avec les gens.**

### **Bojan Trajilovic**

Chef de team Cargo Production régionale, aux CFF/chez CFF Cargo depuis 1996

**Dans mon travail, j'adore pouvoir organiser un transport de A à Z. En cas de difficultés, nous nous serons tous les coudes.**

### **Melanie Ringger**

Préparatrice Transport, chez CFF Cargo depuis 2015



**Chez CFF Cargo, j'apprécie la communication ouverte et les possibilités très variées d'évolution. Nous pouvons aussi, au-delà du groupe CFF, contribuer au développement de CFF Cargo.**

### **Euplio Nuzzo**

Planificateur de la production Maintenance, chez CFF Cargo depuis 2001



Représenter une entreprise comme CFF Cargo sur le marché signifie s'investir en faveur de la qualité, de la stabilité et de la ponctualité. Je relève toujours volontiers un tel défi.

## Knuth Rüegg

Responsable des ventes, Trafic combiné, aux CFF/chez CFF Cargo depuis 1987



En 2011, j'ai intégré CFF Cargo alors que l'entreprise était fortement sous pression. Je trouve au contraire que, par ses transports essentiels pour le système et sa contribution au développement durable, CFF Cargo est devenue une vraie pépite ces dernières années.



## Anita Bühler

Gestionnaire de projets senior, Élimination & Recyclage, chez CFF Cargo depuis 2011



On peut évoluer professionnellement même au sein de CFF Cargo. J'ai ainsi occupé différentes fonctions dirigeantes dans les domaines de la planification d'installations, de projets clients, de la vente et des achats.



J'apprécie la solidité de CFF Cargo qui se développe en continu et joue un rôle de précurseur dans la branche sur de nombreux thèmes.

## Marc Falconnier

Responsable Bureau de management des transports des CFF, chez CFF Cargo depuis 2003

## Claudia Ryser

Responsable Management de la sécurité et des risques, chez CFF Cargo depuis 2014

Nous devons relever de nouveaux défis tous les jours, on ne s'ennuie pas à la répartition. Je trouve formidable que l'on nous confie la responsabilité de répartir les trains dans toute la Suisse.



Chez CFF Cargo, nous sommes des partenaires ouverts et égaux. L'avis de chacun-e est souhaité et pris en compte. C'est ainsi que nous pouvons régler tous les problèmes ensemble.

## Amtul Khaliq

Surveillante des envois, répartitrice du personnel, chez CFF Cargo depuis 2011

## Attilio Albertini

Délégué à la sécurité et à la qualité, chez CFF Cargo depuis 2001





# Merci de votre fidélité!

Depuis 2001, CFF Cargo SA met tout en œuvre pour transporter des tonnes de marchandises et garantir des relations efficaces. Nous sommes heureux de pouvoir célébrer cet anniversaire et vous faisons la promesse de garder le cap et de continuer à tenir notre rôle moteur dans l'économie suisse.

[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

