

cargo

Le magazine suisse de la logistique

3 | 2019

Protection de la nature

**Le terminal Gateway
Bâle-Nord respectera les
exigences liées à la
protection de la nature.**

Voir page 4



Rouler en toute sécurité en hiver

Les Salines Suisses produisent 600 000 tonnes de sel par an. Environ la moitié de ce sel est utilisé comme sel de déneigement, également appelé «sel à neige» dans le langage populaire, afin de garantir la sécurité de la circulation routière pendant les mois d'hiver. CFF Cargo est également chargé de transporter ce sel dans les différentes régions du pays. Chaque hiver, le fret ferroviaire en achemine ainsi jusqu'à 30 000 tonnes.



Pour en savoir plus sur le transport du sel par le rail, lisez le blog: tiny.cc/salines

Impressum

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

Rédaction CFF Cargo: Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Lea Meyer, Miriam Wassmer

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

Direction de projet: Bärbel Jördens **Conception:** Murielle Drack

Traductions: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurich

Impression: Hertig + Co. AG, Lyss

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

Tirage global: 5000 exemplaires

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

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

Éditorial



Protéger notre environnement.

CFF Cargo s'engage pour que le développement durable et la protection du climat ne soient pas de vains mots. De nos jours, le fret ferroviaire est sept fois plus respectueux de l'environnement que le trafic routier. De plus, il rejette onze fois moins de CO₂. Ce numéro met en lumière les mesures écologiques mises en œuvre pour protéger la nature lors de la construction du terminal Gateway Bâle-Nord. Il montre également comment la brasserie Feldschlösschen arrive à réduire sa consommation d'énergie et d'eau, et dans quelle mesure le village valaisan d'Aproz s'engage en faveur du développement durable.

Le partenariat qui a été signé cet automne avec Swiss Combi AG représente une étape importante pour CFF Cargo. Planzer, Camion Transport, Galliker et Bertschi possèdent désormais 35% des parts de la société. Nous sommes convaincus que ce partenariat est un grand pas vers l'avenir qui nous permettra de proposer de nouvelles prestations attractives à nos clients. Vous en saurez plus en lisant ce magazine.

Bonne lecture!

Brigitte Hager
Communication CFF Cargo

Développement durable. Comme CFF Cargo, toutes les entreprises affichent leur engagement. Mais que fait concrètement le fret ferroviaire? Toutes les réponses dans notre article.

4–11 Le moment logistique: Gateway Bâle-Nord

La construction du nouveau terminal à conteneurs Gateway Bâle-Nord a du retard. Notre article montre dans quelle mesure ce retard est légitimement justifié par la protection de la nature.



12–13 À propos de CFF Cargo

Prêt pour l'avenir avec un partenaire solide: Swiss Combi AG s'associe à CFF Cargo à hauteur de 35%.

14–15 En bref

Le transport ferroviaire, une bénédiction pour l'environnement: faits et chiffres-clés dans notre infographie.

16–21 Rencontre au sommet

Feldschlösschen veut distribuer ses boissons avec un bilan carbone neutre. Entretien du CEO Thomas Amstutz avec Nicolas Perrin.

24–26 Du point de vue des clients

La société des eaux minérales Aproz utilise des bouteilles entièrement fabriquées avec du PET recyclé.

27 L'objet Conseillé aux mains fragiles

22–23 Au cœur de Cargo

«On ne touche pas encore au but»: Isabelle Betschart a de grandes ambitions pour CFF Cargo. Portrait de la nouvelle responsable de la production.



28–29 Complémentarité

Les représentants de la route et du rail avancent aujourd'hui main dans la main. Voici leurs objectifs.

30–31 Ballast

Toutes les nouvelles de la branche logistique.

Bientôt plus de marchandises pour Bâle

La construction d'un terminal trimodal sur le Rhin pour les trains de marchandises, camions et bateaux est indispensable pour que la Suisse continue d'être en mesure de maîtriser durablement son trafic de conteneurs transfrontalier à l'avenir. À Bâle, la confiance règne au sujet du projet Gateway Bâle-Nord, même s'il reste des questions en suspens.

Texte: Robert Wildi Photos: Marvin Zilm





BÂLE

Triangle rhénan

Bassin portuaire 2

Bassin portuaire 1

Bassin portuaire 3

Petit-Huningue

Terminal à conteneurs

Klybeck

Rhin

Rhin

RHENUS

RHENUS

EMBE

vanoli

Baukunst zum Verlieben

Le Gateway Bâle-Nord (GBN) prévu est non seulement un projet d'envergure pour CFF Cargo, Contargo et Hupac, qui forment ensemble la société Gateway Basel Nord AG, mais aussi pour tout le secteur logistique suisse. Car le GBN, un terminal trimodal pour le rail, la route et le Rhin, assurera la jonction de la Suisse avec les flux de transport de marchandises en Europe (notamment la NLFA), garantissant un fret ferroviaire durable et attrayant. En outre, il permettra à Bâle et à la Suisse de continuer à jouer un rôle actif dans le transport de conteneurs par voie d'eau, en forte croissance à l'échelle mondiale, et de préserver la création de valeur en Suisse.

Et finalement, le terminal jouera un rôle-clé dans la politique de transfert de la Confédération. Il est le seul terminal suisse à avoir obtenu de l'Office fédéral des transports un objectif de 50% de part du rail dans la répartition modale. 50% des conteneurs transbordés dans le Gateway Bâle-Nord devront ainsi être distribués en Suisse par le rail. Le GBN contribuera donc activement à la réduction des émissions de CO₂ et à la protection de l'environnement.

Hausse de la part du rail à 50%

Au cœur du projet de construction, en plus d'un troisième bassin: six voies de transbordement parallèles de 750 m de long maximum. Cinq grues permettront de traiter simultanément plusieurs trains complets d'une longueur de 750 m – une infrastructure unique en Suisse. Associées à un système de grues moderne, ces voies redimensionnées amélioreront grandement l'efficacité du transbordement entre les trois modes de transport que sont le bateau, le rail et la route. La longueur des voies dans le port de Bâle est actuellement comprise entre 150 et 200 m seulement.

Outre le regroupement des trois modes de transport sur un même site, le Gateway Bâle-Nord créera aussi les capacités de transbordement requises de toute urgence dans les ports rhénans et

permettra une nette hausse de l'efficacité du côté du rail. Avec l'objectif d'un transfert de 50% des conteneurs sur le rail, plus de 100 000 trajets en camion par an seront transférés au ferroviaire grâce au GBN, entraînant un fort délestage des routes en Suisse du Nord-Ouest.

«Grâce au GBN, nous économiserons 100 000 trajets en camion par an.»

Raven Schäfer,
chef de projet chez Gateway Basel Nord AG

À titre d'exemple, en raison d'un manque d'efficacité dans les ports rhénans, environ 90% des conteneurs quittent aujourd'hui les terminaux portuaires sur des camions et seulement 10% sur des trains. Le GBN doit permettre d'augmenter la part du rail à 50% maximum.

Début des travaux prévu pour fin 2020

La réalisation du projet est prévue pour 2020 avec la procédure en cours. De nombreuses plantes et espèces animales protégées nécessitant un milieu chaud et sec se sont établies sur le terrain situé près de la gare de triage badoise de Bâle, en friche depuis 1990. D'où l'intervention d'associations de protection de la nature. Afin de répondre aux demandes légitimes de protection de la nature, les responsables du projet doivent aménager des espaces de remplacement à titre de compensation dans l'environnement régional (voir p. 10/11).

«La recherche de surfaces adéquates dans la région fortement peuplée de Bâle s'est révélée très compliquée», explique Raven Schäfer, chef de projet pour Gateway Basel Nord AG. C'est notamment pour cela que la résistance des associations de protection de la nature ne faiblit pas. Mais R. Schäfer a bon espoir que la mise en œuvre du GBN soit bientôt possible. La Commission de la concurrence (COMCO) à Berne a donné

une impulsion à la progression du projet en autorisant en juin dernier l'association des trois sociétés logistiques (voir encadré). «La prochaine étape fondamentale est l'obtention du permis de construire de l'Office fédéral des transports», explique R. Schäfer. Mais il n'est pas sûr que ce permis ait force de loi: cela dépendra des associations de protection de la nature et de leur détermination à transmettre le recours à l'instance supérieure.

R. Schäfer et son équipe prévoient le début des travaux pour fin 2020 et la mise en service du premier niveau d'aménagement bimodal rail-route vers fin 2022. À l'heure actuelle, l'exploitation du terminal Gateway Bâle-Nord en mode trimodal semble réaliste à l'horizon fin 2024.

Un large soutien de divers milieux

Le soutien au grand projet est acquis de la part de divers milieux et de tous les camps politiques. Christoph Brutschin, conseiller d'État PS et chef du Département de l'économie, des affaires sociales et de l'environnement du Canton

Recours à l'autorité de surveillance

En juin 2019, la Commission de la concurrence (COMCO) a autorisé l'association de CFF Cargo, Hupac et Contargo pour former la société d'exploitation Gateway Basel Nord AG, un pas important vers la réalisation du terminal à conteneurs planifié. L'entreprise bâloise Swissterminal a déposé en août un recours auprès du Conseil fédéral contre cette décision, estimant qu'il s'agit d'une entrave à la concurrence sur le marché et exigeant l'annulation de la décision de la COMCO.





Le bassin portuaire 2 sur le site des Ports Rhénans Suisses à Bâle.

Photo: CFF Cargo

Ancien site industriel devenu coin de nature: des espèces animales et végétales rares se sont établies dans la gare badoise désaffectée.





De multiples plans documentent ce projet de construction complexe.

Les chefs de projet Raven Schäfer (à g.) et Florian Röhrlingshöfer ont bon espoir que la planification progresse.



Le périmètre de planification englobe 130000 m² du site de prairies sèches sur lequel il est prévu d'implanter le nouveau terminal à conteneurs et son bassin.



Le lien entre la route, le rail et l'eau: voici à quoi ressemblerait le terminal trimodal.

de Bâle-Ville, le défend résolument: «Le Gateway Bâle-Nord augmentera les chances du secteur logistique suisse dans la compétition internationale. Car dans des ports maritimes comme Anvers ou Rotterdam aussi, on s'efforce massivement de transférer le fret vers les bateaux et le rail. Pour rester dans la course en matière de trafic d'import-export combiné, la Suisse a besoin d'un terminal à conteneurs moderne.»

Pour C. Brutschin, l'alternative au GBN ne serait pas satisfaisante. «Si le projet n'est pas réalisé, les conteneurs seront à terme transbordés plus au nord en Europe et acheminés par camion en Suisse.» Grâce au transfert des marchandises sur le rail, le terminal trimodal soutiendrait donc aussi bien la protection du climat que l'économie régionale. «D'après une étude indépendante de l'institut de recherche économique BAK Basel, le GBN générera une création de valeur brute annuelle de 89 millions de francs et créera plus de 550 nouveaux emplois.»

Elisabeth Schneider-Schneiter, conseillère d'État PDC et présidente de la Chambre de commerce des deux Bâle, est aussi en première ligne pour défendre la réalisation du GBN. «Environ 30% du commerce extérieur suisse passe par le cluster logistique de la région de Bâle. Pour que les Ports Rhénans Suisses

puissent continuer à remplir leur mission efficacement, il faut des infrastructures performantes reliant le fleuve aux autres modes de transport.» Il est à noter aussi que le transport par voie d'eau est une forme écologique de fret.

«Cela ouvrira de nouvelles possibilités pour notre réseau.»

Bettina Castillo,
Transport Operations Manager,
Ikea Supply AG

Des arguments qui ont aussi convaincu des organisations de protection de la nature. Les représentants de l'Initiative des Alpes par exemple. «Le conflit d'intérêts entre protection des espèces et politique de transfert est bien sûr un défi pour nous comme pour toutes les autres associations de protection de l'environnement et de la nature», admet Django Betschart, responsable de la politique de protection des Alpes de l'initiative. «Mais en tant qu'association favorable à une politique de transport durable pour protéger notre espace alpin sensible, les avantages du projet GBN en matière de politique de transfert prévalent pour nous.»

Des solutions intermodales en vue

Pour Bettina Castillo, Transport Operations Manager chez Ikea Supply AG, le GBN bénéficiera au secteur logistique: «Le Gateway Bâle-Nord est une étape supplémentaire importante vers le développement et la promotion de solutions intermodales sur le marché international des transports. Ce projet nous permettra aussi d'utiliser au mieux les spécificités des différents modes de transport, de les combiner et d'exploiter ainsi leur potentiel global.» Ikea Transport a déjà intégré des solutions intermodales dans sa chaîne de transport globale et y accorde une grande importance, d'où son intérêt pour les évolutions dans ce domaine. «Notamment parce que des projets comme le GBN ouvrent de nouvelles possibilités pour notre réseau de transport global», souligne B. Castillo.

Construire en tenant compte de la nature

Le nouveau terminal à conteneurs Gateway Bâle-Nord doit être construit sur un terrain qui abrite depuis des années des espèces animales et végétales rares. Les responsables du projet mettent tout en œuvre pour limiter au maximum l'impact sur la nature et créer des biotopes de remplacement. Un aperçu sur place.

Texte: Michelle Russi Photos: Marvin Zilm

Florian Röhlingshöfer présente les mesures de protection de la nature déjà mises en place, comme les abris à reptiles (à dr.).



Des arbres, arbustes et fleurs abritant sauterelles, escargots et reptiles: le site de la gare de triage désaffectée de la Deutsche Bahn à Bâle a des airs de petit paradis naturel. Au cours des trente dernières années s'est développé sur l'ancien ballast un biotope d'espèces animales et végétales écologiquement précieuses et unique en Suisse. Le site aurait par ailleurs de bonnes chances d'intégrer l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs d'importance nationale (PPS) (il figure actuellement dans l'annexe 2) si des travaux de planification pour le terminal à conteneurs trimodal Gateway Bâle-Nord n'y étaient pas menés depuis un certain temps. Les exigences liées à la protection de la nature sont strictes, car c'est ici précisément que le terminal et le nouveau bassin portuaire doivent être construits.

Afin de créer des biotopes alternatifs pour la flore et la faune, les responsables de projet doivent prendre des mesures de compensation sur le site et des mesures de remplacement sur d'autres sites du canton proches et similaires sur le plan biogéographique. Pour garantir la qualité de ces biotopes, ils ont développé avec des experts une méthode qui a permis d'évaluer chaque mètre carré de la zone. Car, selon la loi sur la protection de la nature et du paysage, la qualité de biotopes de ce type doit être globalement préservée lors de projets de construction. «Nous avons investi tout notre savoir-faire pour limiter au maximum l'impact sur la nature et trouver des espaces de remplacement optimaux», explique Florian Röhlingshöfer des Ports Rhénans Suisses, coresponsable du projet en tant que chef du sous-projet Environnement.

Mesures préalables et conditions strictes

Il était particulièrement important de maintenir les corridors de liaison existants pour les animaux. Les excavatrices ne pourront investir le site que si ceux-ci sont intacts et accessibles aux différentes espèces. «Le problème est que, dans les agglomérations, ces corridors se trouvent souvent le long des

voies ferrées. Nous avons donc dû collaborer étroitement avec la Deutsche Bahn. La nature ne s'arrête pas à la frontière.» En nous guidant à travers la prairie sèche, F. Röhlingshöfer nous montre les mesures déjà mises en place comme les tas de bois mort, remblais de terre et autres abris à reptiles, des «tas de pierres» enterrés, qui servent de refuge aux animaux. Pour l'hélicette du thym, la protection va encore plus loin: lorsque le permis de construire aura été délivré, ces escargots seront ramassés à la main avant le début des travaux et implantés dans un nouveau lieu.

Des conditions aussi strictes s'appliqueront pendant les travaux. Pour protéger les reptiles, les travaux ne pourront avoir lieu que pendant les mois d'été afin qu'ils puissent fuir. En hiver, lorsqu'ils hibernent, les machines devront s'interrompre. Il y a par ailleurs sur le site des zones dont l'accès est interdit.

Quels intérêts prévalent?

Les responsables comprennent la résistance des organisations de protection de la nature vis-à-vis du projet Gateway Bâle-Nord. Ils savent combien le site est important pour la diversité des espèces en Suisse. Mais il faut à leurs yeux mettre en balance les différents intérêts. Selon le chef de sous-projet F. Röhlingshöfer, il s'agit d'un projet d'intérêt national qui jouera un rôle central dans la politique de transfert de la Confédération. Situé sur l'axe Nord-Sud essentiel pour le trafic marchandises et donnant directement accès au Rhin grâce au nouveau bassin, le terminal dépend de ce site. F. Röhlingshöfer précise: «Le GBN contribuera largement à protéger l'environnement, la population et la nature des conséquences négatives du trafic lourd. Les défenseurs de la nature ne peuvent pas être opposés au transfert du trafic.»



Josef Jäger, Nils Planzer, Andreas Meyer et Nicolas Perrin (de g. à d.) ont toutes les raisons de se réjouir.

Des partenariats forts pour CFF Cargo

Swiss Combi AG, constituée des prestataires logistiques Planzer, Camion Transport, Galliker et Bertschi, prend une participation de 35% dans CFF Cargo SA, et devient partenaire du leader suisse du transport de marchandises.

Texte/photo: CFF Cargo

Les Chemins de fer fédéraux ont trouvé en Swiss Combi AG un partenaire de choix pour CFF Cargo SA, convaincu par le modèle commercial de la compagnie et prêt à œuvrer pour le développement du fret ferroviaire en Suisse. Swiss Combi AG est constituée des prestataires logistiques Planzer Holding SA (40%), Camion Transport SA (40%), Galliker Holding SA (10%) et Bertschi SA (10%). Elle va

prendre une participation de 35% dans le capital de CFF Cargo SA. CFF SA restera actionnaire majoritaire en détenant 65% des actions.

Ces participations minoritaires vont apporter un soutien durable à CFF Cargo SA. La compagnie continuera à apporter des solutions logistiques à tous ses clients existants. Son objectif est de gagner de nouveaux clients et d'accroître son taux d'utilisation, tout en continuant

à améliorer sa fiabilité et son efficacité. Le prix d'achat n'a pas été divulgué. Cette transaction est soumise à l'approbation des autorités de concurrence compétentes, dont la décision est attendue pour le premier trimestre 2020. À cette date, SBB Cargo International SA sera détachée de CFF Cargo SA et directement rattachée à l'entreprise CFF SA. Les opérations internationales ne faisaient pas partie de l'offre.

Amplification du transfert vers le rail

Les entreprises qui constituent Swiss Combi AG souhaitent à l'avenir acheminer plus de marchandises par le rail plutôt que par la route. Cela réduit l'impact sur le climat de ces transports, et augmente le taux d'utilisation du trafic par wagons systématique et du trafic combiné. Le rail devient plus compétitif dans la chaîne logistique des clients, et les différents modes de transport peuvent être utilisés en fonction de leurs atouts respectifs: le rail pour les longues distances entre espaces économiques, la route pour la distribution en détail aux clients finaux.

Ce partenariat n'entraîne pas de suppression supplémentaire de postes. Comme annoncé en mars 2018, CFF Cargo SA s'efforce de se doter de structures plus légères: la simplification des processus permettra à la compagnie de fonctionner avec moins de collaborateurs dans son unité centrale.

«Des jalons importants ont été posés»

Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo SA, se réjouit de ce nouveau partenariat: «La compétence logistique de tous nos partenaires réunis va profiter au fret ferroviaire et favoriser le transfert des marchandises de la route vers le rail. Nous resterons donc l'épine dorsale de l'économie suisse en proposant des solutions innovantes, propres et abordables à nos clients.»

Andreas Meyer, CEO de CFF SA, se déclare lui aussi satisfait de la stratégie de partenariats qui trouve ainsi son aboutissement: «Depuis que Cargo a renoué avec les bénéficiaires, il y a cinq ans, l'idée d'un partenariat a germé, sur le modèle de SBB Cargo International. Cette coopération pose des jalons essentiels pour la suite du développement de l'activité de CFF Cargo Suisse.»

Planzer Transport AG

L'entreprise logistique suisse Planzer, sise à Dietikon (ZH), emploie environ 5300 collaborateurs, dont la plupart en Suisse et dans les régions limitrophes. Elle gère plus de 60 sites qui offrent diverses prestations logistiques, dont le transport de marchandises, la distribution de colis et la logistique des stocks. 1997 a marqué une grande étape dans les 80 ans d'histoire de l'entreprise avec la reprise, en association, de la société CDS Cargo Domizil AG, qui faisait partie des CFF. Cela a permis de transporter des marchandises sur de longues distances par le rail. Aujourd'hui, Planzer effectue 60% de ses 23 000 expéditions annuelles par le train.

Galliker Transport SA

Fondée en 1918, l'entreprise Galliker est passée du statut de petit service de transport hippomobile dans l'arrière-pays lucernois à celui d'entreprise de transport et logistique d'envergure internationale avec 18 filiales dans 6 pays (siège: Altishofen LU). Malgré ses 2850 salariés dans toute l'Europe, c'est resté une société familiale, gérée aujourd'hui par la troisième génération. Les principales divisions de Galliker sont Car, Cargo, Food et Healthcare Logistics. La société défend depuis longtemps l'association du rail et de la route pour tirer parti des avantages écologiques et économiques des deux systèmes.

Camion Transport AG

La société Camion Transport AG fait partie des leaders du transport et de la logistique en Suisse. Sur ses 14 sites, 7500 envois et mandats logistiques sont traités chaque jour. Actuellement, l'entreprise familiale sise à Wil (SG) compte 1400 collaboratrices et collaborateurs et 630 véhicules. Camion Transport est gérée dans le respect de l'environnement et du développement durable. Son organisation repose sur le système dual rail-route: marchandise enlevée aujourd'hui, transportée par le train pendant la nuit et livrée le lendemain.

Groupe Bertschi

Prestataire logistique d'envergure mondiale, Bertschi n'a cessé de se développer depuis sa création en 1956. Le groupe emploie aujourd'hui 3050 collaboratrices et collaborateurs dans 38 pays et il est leader du transport intermodal de produits chimiques par le rail, la route et l'eau en Europe. L'entreprise, dont le siège se trouve à Dürrenäsch (AG), est en outre un leader du transport mondial en conteneur-citerne ISO et des prestations de logistique chimique. Chaque année, Bertschi évite l'émission de 200 000 tonnes de CO₂ en s'appuyant sur le trafic combiné plutôt que sur le transport purement routier.

Plus écologique

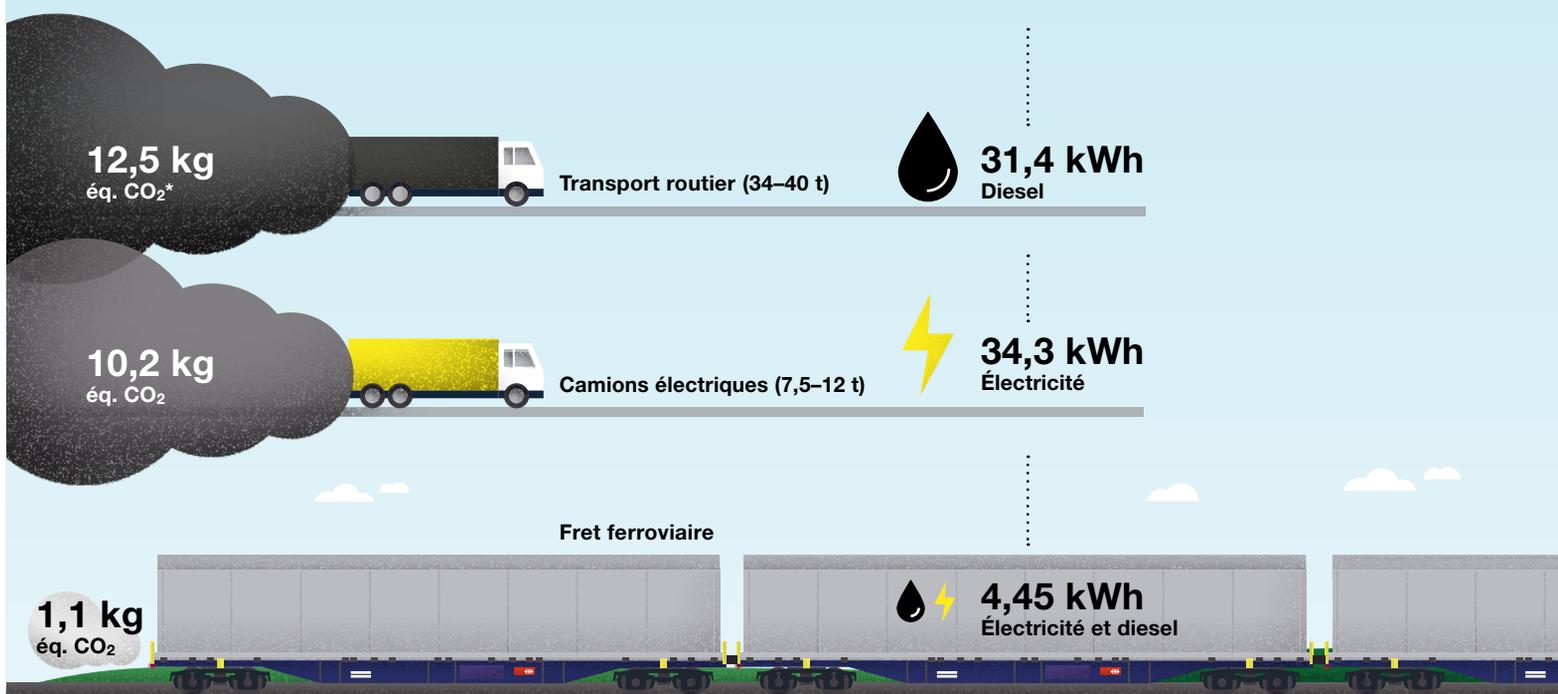
À prestation de trafic égale, le fret ferroviaire consomme sept fois moins d'énergie, émet onze fois moins de gaz à effet de serre et occupe une surface sept fois inférieure à celle du transport routier.

Texte: Alexander Jacobi | Infographie: Pia Bublies

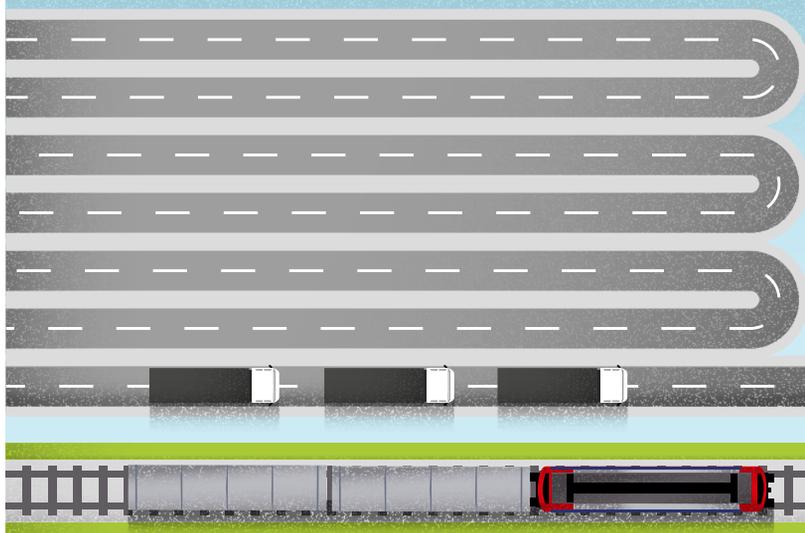
Émissions de gaz à effet de serre

Consommation d'énergie

Émissions de gaz à effet de serre et consommation d'énergie pour une charge utile de 1 tonne sur une distance de 100 km (p. ex. Winterthour-Bâle)



Source: étude d'Infras, bilan écologique réalisé sur l'ensemble du cycle de vie, chiffres de 2015
 * éq. CO₂ = équivalent CO₂: les autres gaz à effet de serre sont convertis en quantité de CO₂ ayant le même effet sur le réchauffement global



Consommation de surface

Consommation de surface pour une charge utile de 1 tonne sur 100 km

Transport routier:
560 m²

Fret ferroviaire
80 m²

La consommation de surface est la surface mise à disposition pour le trafic marchandises (routier ou ferroviaire) divisée par la prestation de trafic réalisée chaque année sur cette surface (charge utile × distance). Cette surface est répartie proportionnellement entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

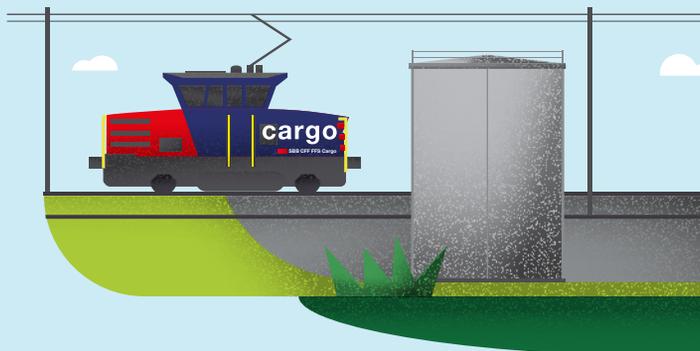
Source: étude d'Infras, chiffres de 2015



D'ici 2025, les CFF auront réduit de moitié leurs émissions de CO₂ par rapport à 1990.

Exemple: locomotive de manœuvre hybride

La locomotive hybride Eem 923 peut rouler au diesel, mais aussi à l'électricité quand il existe une ligne de contact. Les 30 locomotives hybrides de CFF Cargo permettent de réduire les émissions annuelles de CO₂ d'environ 6000 tonnes.



Dans les projets de construction, les CFF prennent des mesures de substitution pour préserver la biodiversité.

Exemple: Gateway Bâle-Nord

Pour ce terminal, les CFF prévoient pour la faune et la flore des zones de repli non concernées par les mesures de construction. Des mesures de substitution sont prévues pour préserver la diversité des espèces (voir p. 10/11).



Les CFF économisent 20% de la consommation énergétique annuelle prévue pour 2025.

Exemple: régulation adaptative

Ce système permet de transmettre au mécanicien de locomotive des recommandations qui évitent les arrêts imprévus devant les signaux présentant l'image arrêt («onde verte»). L'économie annuelle d'électricité réalisée est de l'ordre de 90 GWh.





«Notre but: une livraison neutre en CO₂ pour nos clients»

La brasserie Feldschlösschen mise sur le rail depuis sa fondation en 1876. Thomas Amstutz, CEO de Feldschlösschen, et Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo, évoquent leur longue collaboration, les nouveaux transports et la bière comme mode de chauffage.

Interview: Stefan Boss Photos: Daniel Winkler

M. Amstutz, vous arrive-t-il encore de jouer au handball?

Thomas Amstutz: Non, je n'y joue plus. Pour rester en bonne forme physique et mentale, je fais du tennis.

Ancien sportif de haut niveau au St. Otmar Saint-Gall, votre but est désormais de gagner de nouveaux clients sur le marché de la bière, notamment parmi les établissements de restauration et les centres logistiques. Quelle tâche est la plus exigeante?

T. A.: Chaque métier présente des défis. Le handball m'a appris à jouer en équipe. Dans ce sport, un joueur ne peut pas faire grand-chose tout seul. Idem dans une entreprise: c'est l'équipe qui fait la force! Et l'entraîneur doit toujours essayer de mettre la meilleure équipe sur le terrain.

De votre côté, M. Perrin, votre goût pour le jogging vous apporte-t-il l'endurance requise dans le fret ferroviaire?

Nicolas Perrin: Avec l'âge, on privilégie la course d'endurance sur les sports qui nécessitent un grand déploiement de force. Dans notre branche, il est important de viser systématiquement les objectifs à long terme.

L'an dernier, Feldschlösschen a renouvelé ses voies de raccordement ici, à Rheinfelden. À l'avenir, le leader du marché de la bière suisse poursuivra-t-il son étroite collaboration avec le rail?

T. A.: Oui, nous avons investi un montant à sept chiffres pour renouveler les installations de voies. Nous avons toujours utilisé le chemin de fer et disposons d'une liaison directe depuis 130 ans. Lorsque Feldschlösschen a été fondée en 1876, c'est à proximité de la gare que Theophil Roniger a fait ériger le château de briques abritant toujours notre siège. Tous nos dépôts de boissons en Suisse ont ensuite été construits avec un raccordement ferroviaire. 60% de nos transports vers les grands clients et les dépôts passent par le rail. La distribution en détail s'effectue par camion.

M. Perrin, quelle est l'importance du client Feldschlösschen pour CFF Cargo – dans le passé comme à l'avenir?

N. P.: Nous avons une longue histoire commune. Nous en sommes très heureux, mais avons aussi conscience de la responsabilité que cela implique pour notre collaboration future. Deux partenaires qui pensent à long terme peuvent développer ensemble de bons concepts logistiques pour les clients.

«Le processus logistique va encore s'accélérer à l'avenir.»

Thomas Amstutz,
CEO de Feldschlösschen

Jusqu'ici, les marchandises étaient surtout acheminées par le rail pour les longues distances. C'est désormais aussi le cas pour les petits trajets. Quel est l'intérêt?

T. A.: Tous nos dépôts ainsi que les «cross-docks» sont raccordés au réseau ferroviaire. Le transport vers Bienne passait autrefois par le rail, jusqu'à ce que l'heure de livraison soit modifiée. Depuis cette année, CFF Cargo peut à nouveau livrer plus tôt. Cette année, trois autres liaisons ont également pu être transférées de la route vers le rail (voir p. 20/21).

Pouvez-vous expliquer le concept logistique du cross-docking?

T. A.: Ces dernières années, le processus logistique s'est fortement accéléré. Les marchandises ne sont par exemple plus stockées longuement dans des dépôts. Nous recevons les commandes jusqu'à 15 h et les préparons en interne à Rheinfelden avant 19 h. Le train vient chercher les boissons, puis il les distribue en saut de nuit à nos crossdocks via les gares de triage. Cela serait impossible par la route en raison de l'interdiction de circuler la nuit. Le matin, les palettes sont chargées sur des camions, puis livrées aux clients.





Feldschlösschen dispose d'une liaison ferroviaire directe depuis 130 ans. 60% des transports sont aujourd'hui assurés par le rail.

Et à l'avenir?

T. A.: La cadence va encore augmenter, et nous devons nous rapprocher davantage des clients et gagner en efficacité.

Que fait CFF Cargo pour rendre le transport plus rapide et plus efficace?

N. P.: Le nouveau concept du projet Trafic de marchandises par wagons complets 2017 nous a permis d'accroître fortement les distributions en saut de nuit. Cette étape majeure a conduit à la réintégration de certains transports dans le système. Nous prévoyons d'équiper nos trains à partir de 2023 d'un attelage et d'un essai des freins automatiques. Nous pourrions ainsi accélérer fortement l'expédition des trains, actuellement manuelle, et gagner du temps dans les gares de triage. Les premiers tests en conditions réelles ont été positifs.

Avez-vous d'autres projets?

N. P.: Nous devons essayer de proposer la journée une offre semblable à celle de nuit. Dans le commerce de détail, il devient primordial de livrer l'après-midi, la consommation se déplaçant de plus en plus vers la soirée. La livraison du matin ne suffit plus.

T. A.: C'est très intéressant et je suis prêt à participer à un test dans ce sens. Chez nous aussi, les clients qui commandent le matin sur notre plate-forme beer4you.ch veulent être livrés le soir même. Nous aimerions transférer une partie de ce volume de la route vers le rail, car l'essor du commerce en ligne conduit à une augmentation du transport routier.

Quelles prestations le fret ferroviaire propose-t-il en plus du transport?

N. P.: Il est essentiel que le wagon soit disponible également avant et après le transport. Il se trouve sur le site du client et joue le rôle d'interface avec ce dernier. Il est donc plus important que la

«Nous voulons tous accroître la part du rail dans le trafic marchandises.»

Nicolas Perrin,
CEO de CFF Cargo

locomotive. Nos wagons sont en outre équipés de capteurs, qui permettent de suivre à tout moment les données sur le chargement et le déroulement des envois. C'est primordial dans l'agroalimentaire.

Parlons durabilité: à la brasserie de Rheinfelden, la part des énergies renouvelables doit être portée à 75% d'ici à 2022 et à 90% d'ici à 2030. Comment allez-vous procéder?

T. A.: Une feuille de route nous indique comment réduire progressivement notre consommation d'énergie et d'eau d'ici à 2030. Nous misons sur la récupération de chaleur, les propulsions alternatives, l'optimisation des processus et la sensibilisation des collaborateurs. Nous nous efforçons de nous améliorer constamment dans ces domaines. Nous avons été les premiers en Suisse à posséder un 18 tonnes électrique et nous étoffons maintenant notre parc de camions électriques. Notre but à long terme est une livraison neutre en CO₂ pour les clients. Nous formons également nos chauffeurs à l'écoconduite. Après chaque course, ils reçoivent une évaluation avec les données-clés telles que la consommation de carburant et le nombre d'arrêts.

Les CFF et CFF Cargo misent eux aussi sur la durabilité. D'ici à 2025, l'objectif est de rouler avec du courant issu à 100% d'énergies renouvelables (contre 90% actuellement). Y a-t-il un potentiel d'économie en mode diesel?

N. P.: Les CFF possèdent leurs propres centrales hydroélectriques et ont beaucoup investi récemment dans leur renouvellement. Notre stratégie consiste à rouler avec notre énergie hydraulique, ce qui implique cependant de réduire notre consommation. La plupart des voies de raccordement n'étant pas équipées de lignes de contact, les trains y circulaient auparavant en mode diesel. Il y a sept ans, nous avons acheté des locomotives hybrides diesel-électricité. Et depuis le début de l'année, nous testons douze locomotives H3 fonctionnant sur batterie. C'est plus compliqué que pour les camions, vu les performances élevées que l'on exige des locomotives de manœuvre. Mais je pense que de gros progrès vont être accomplis en la matière dans les années à venir.

Revenons à la bière: Feldschlösschen fait beaucoup de publicité pour la bière sans alcool. Vous voyez donc encore un potentiel de croissance dans ce secteur?

T. A.: Les consommateurs souhaitent, régulièrement ou occasionnellement, renoncer à l'alcool tout en buvant un produit naturel. Nous avons été précurseurs dans le repositionnement de la bière sans alcool. Cette gamme ne représente que 4% de nos ventes de bières, mais les chiffres sont en forte hausse. Certaines variétés sont brassées comme la bière traditionnelle, puis nous en extrayons l'alcool et l'utilisons pour produire de la chaleur. Nous économisons ainsi 690 000 litres d'huile de chauffage par an. Donc avec une bière sans alcool, vous vous faites plaisir tout en agissant pour l'environnement!

N. P.: Il faut donc boire beaucoup de bières sans alcool en hiver pour économiser du mazout! (Rires)

T. A.: À Rheinfelden, plus de 50% de la chaleur est produite à partir d'énergies renouvelables. Et l'alcool y contribue fortement.

Feldschlösschen et CFF Cargo sont tous les deux leaders de leur marché respectif en Suisse. Quels rapports entretenez-vous avec vos concurrents?

T. A.: Nos relations sont cordiales et nous échangeons régulièrement sur les problèmes qui touchent notre branche.

N. P.: C'est aussi ce que nous faisons. Nous sommes numéro 1 du marché suisse, mais restons assez petits par rapport aux compagnies de fret ferroviaire étrangères. Je connais donc les deux positions. Malgré la concurrence entre les entreprises de chemin de fer, nous voulons finalement tous la même chose: accroître constamment la part du rail dans le transport de marchandises.



Les interlocuteurs

Thomas Amstutz (52 ans) est CEO depuis 2005 de Feldschlösschen Boissons SA (qui appartient au groupe danois Carlsberg), avec une interruption de 2008 à 2012 pendant laquelle il a dirigé les Brasseries Kronenbourg en France, au sein du même groupe. Il a étudié l'économie à la Haute école de Saint-Gall.

Outre son siège de Rheinfelden, Feldschlösschen possède 2 sites de production (Sion et Rhäzüns) et 15 sites logistiques, et emploie quelque 1200 personnes. L'entreprise vend de la bière et de l'eau minérale (dont la Rhäzünser, reprise en 1998), ainsi que de nombreuses autres boissons.

Nicolas Perrin (60 ans) travaille aux CFF depuis 1987. Cet ingénieur civil diplômé de l'EPFZ dirige CFF Cargo depuis 2007 et était membre de la Direction du groupe CFF jusqu'à fin 2018. CFF Cargo est maintenant une société indépendante du groupe.



Nouveaux tours pour Feldschlösschen

CFF Cargo effectue désormais les
tours suivants pour Feldschlösschen:

- Rheinfelden – Thoune, depuis
décembre 2019
- Rheinfelden – Rickenbach (SO),
depuis décembre 2019
- Rheinfelden – Crissier (VD),
depuis décembre 2019
- Rheinfelden – Bienne, depuis
février 2019

Avec ces nouveaux transports,
CFF Cargo acheminera chaque an-
née environ 10 500 wagons ou
223 000 tonnes pour le producteur
de boissons, soit 2 500 wagons ou
53 000 tonnes de plus qu'en 2018.

Feldschlösschen et CFF Cargo réduisent le processus logistique

Le camion pour les courtes distances et le rail pour les longues appartiennent désormais au passé. À partir de décembre 2019, CFF Cargo effectuera trois nouveaux tours depuis le siège de Feldschlösschen, dont un de 40 kilomètres. Nous vous expliquons les raisons de ce changement.

Texte: Michelle Russi Photos: Daniel Winkler

Le nouveau transport assuré par CFF Cargo pour Feldschlösschen s'apparente à un saut de puce – en tout cas dans le fret ferroviaire. Quelque 40 kilomètres séparent le siège du fabricant de boissons à Rheinfelden (BL) et Rickenbach (SO): à ce jour, c'est le plus court trajet pour lequel l'entreprise a opté pour le rail. À titre de comparaison, le plus long trajet est presque dix fois plus long (385 kilomètres) et il mène à travers toute la Suisse, de Landquart (GR) à Satigny (GE).

Ce nouveau tour ne va pas forcément de soi, selon Charles Bernhard, Key Account Manager chez CFF Cargo: «Sur une courte distance, le rail est désavantagé par rapport au camion du fait de ses coûts initiaux plus élevés. En principe, plus le trajet est long, plus le rail est compétitif.» La particularité du cas de Rickenbach est que CFF Cargo peut circuler sur le réseau existant et gérer ainsi très efficacement ce transport. Pour le spécialiste, le choix de cette solution se justifie ici par le haut niveau de fiabilité et de ponctualité du chemin de fer, mais aussi par la possibilité de rouler la nuit (saut de nuit).

Gain de temps avec le cross-docking

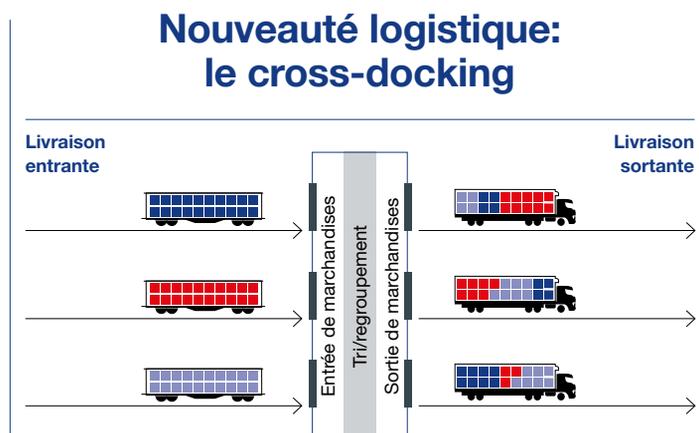
Pour Feldschlösschen, la durabilité a également été un critère décisif en faveur du rail. Pionnier de l'électromobilité, le leader du marché des boissons suisse veut que la distribution émette le moins de CO₂ possible, selon le principe du fret ferroviaire «vert». Pour cela, le rail doit

prendre en charge le premier kilomètre (du lieu de production au point de cross-docking ou aux dépôts, voir illustration) et le camion le dernier kilomètre (distribution en détail jusqu'aux établissements de restauration et détaillants). Le cross-docking consiste à amener la marchandise «juste à temps» à un point défini, d'où elle est transportée vers le destinataire sans stockage intermédiaire. Le transbordement est adapté aux besoins et le plus rapide possible. La réduction des coûts des entrepôts de stockage, du personnel, etc. permet au cross-docking d'être plus économique que les centres de distribution classiques.

Moins d'erreurs permises

Malgré la réussite de ce partenariat, on ne saurait ignorer les défis que CFF

Cargo doit relever: avec l'essor du cross-docking, CFF Cargo peut en effet se permettre encore moins de retards. La tolérance à l'erreur a diminué chez les clients car la livraison «juste à temps» implique des exigences accrues en termes de fiabilité et de ponctualité. Par ailleurs, la planification doit être très souple pour intégrer constamment des facteurs tels que les interruptions de tronçons et les travaux d'entretien. Charles Bernhard, qui connaît les atouts du rail, a une vision très claire concernant la collaboration avec Feldschlösschen: «Ces quatre nouveaux transports sont un grand succès, mais nous souhaitons étoffer encore davantage notre offre.» Objectif: utiliser le train pour toute la distribution de Feldschlösschen vers les cross-docks et les dépôts.



Se concentrer sur l'essentiel

Isabelle Betschart sait que CFF Cargo a besoin de stabilité et, surtout, de confiance en soi pour répondre aux exigences de modernité et de rentabilité du fret ferroviaire. Portrait de la nouvelle responsable Production.

Texte: Michelle Russi Photos: Hans Schürmam

Ces jours-ci, l'emploi du temps d'Isabelle Betschart, 51 ans, est plutôt chargé: quand elle ne participe pas à une réunion de stratégie avec les autres membres de la direction, elle rend visite aux collaborateurs sur le terrain, ou plutôt «en surface» comme elle dit. Elle vient juste d'échanger avec les spécialistes de la manœuvre à la gare de triage de Limmattal. Une fois rentrée à son bureau d'Olten, au siège de CFF Cargo, elle se montre très impressionnée par leur engagement. Rien d'étonnant à ce que la nouvelle responsable Production de CFF Cargo, en poste depuis l'été 2019, veuille se faire une idée complète de son nouvel environnement professionnel. Pour cette collaboratrice de longue date, qui travaille aux CFF depuis 2014, il est aussi primordial de favoriser dès le départ une «culture du nous» dans l'entreprise. «Sans le collectif, cela ne fonctionne pas», résume-t-elle.

Sans trains, pas de colis

Isabelle Betschart a atterri par hasard dans le ferroviaire. Elle a débuté dans la finance avant d'exercer pendant dix ans en freelance comme conseillère pour les PME. Lorsque son plus jeune fils est parti en apprentissage, elle a voulu relever un nouveau défi, qu'elle a trouvé aux CFF. Aujourd'hui, elle connaît parfaitement

Production

Avec quelque 2000 collaborateurs, Production est le plus gros secteur d'activité de CFF Cargo. Aux côtés de Distribution et d'Asset Management, c'est la principale interface avec la clientèle. Son objectif est de garantir une offre de transport efficace, fiable, durable et adaptée aux exigences des clients, le tout dans un esprit d'entreprise et de rentabilité conformément au mandat du groupe.

la maison mère mais porte un regard neuf sur l'entreprise de fret ferroviaire, indépendante depuis début 2019: «CFF Cargo accomplit déjà beaucoup de belles choses et contribue fortement à l'économie suisse et à l'approvisionnement en marchandises de notre société. On l'oublie trop souvent. Pour schématiser, sans nous, on ne recevrait pas de colis de La Poste.» Elle rit, mais son propos n'est pas moins sérieux: CFF Cargo doit s'affirmer davantage à l'avenir et poser ses propres exigences. Si elle rencontre

partout des collaborateurs engagés et motivés, elle remarque aussi que les critiques et la pression de l'extérieur ont laissé des traces. «On sent une certaine lassitude car CFF Cargo a dû faire preuve de beaucoup de persévérance ces dernières années, et nous ne sommes pas encore arrivés au but.»

Ne pas se disperser

Les objectifs d'Isabelle Betschart dans sa nouvelle fonction sont aussi clairs que sa vision de l'entreprise: CFF Cargo doit offrir à ses clients une production moderne, fiable et adaptée aux besoins, tout en étant un employeur attractif capable de développer ses métiers et de réussir durablement sur le plan économique.

Comment aborde-t-elle ce défi? En restant focalisée sur l'essentiel et en donnant l'exemple. «Je veux apporter de la transparence et de la stabilité à l'entreprise. Les réorganisations et les nouveautés entraînent un risque de dispersion. En revanche, si nous nous concentrons tous davantage sur nos tâches et nos points forts dans le cadre d'une vision commune, nous atteindrons nos objectifs.» Coup d'œil sur la montre: son prochain rendez-vous l'attend. Ne jamais perdre de vue l'essentiel.



Portrait

Isabelle Betschart (51 ans) a pris ses fonctions de responsable Production chez CFF Cargo en juillet 2019. Elle travaillait depuis 2014 chez CFF Voyageurs, dernièrement en tant que responsable Développement commercial. Avant le ferroviaire, elle a occupé divers postes d'encadrement chez Xerox et Credit Suisse. Mariée, elle vit avec sa famille à Wiesendangen (ZH).

D'Aproz à Aproz: le voyage d'une bouteille d'eau minérale

L'usine d'eau minérale du village valaisan d'Aproz mise depuis des décennies sur le train et ainsi sur la durabilité, comme le confirme une visite sur place. L'entreprise Migros utilise depuis peu des bouteilles en PET entièrement recyclé.

Texte: Stefan Boss Illustration: Murielle Drack





Avant d'être embouteillée dans l'usine d'Aproz Sources Minérales à Aproz, l'eau a mis dix à douze ans pour traverser les montagnes valaisannes, s'enrichissant ainsi de nombreux minéraux. Il existe plusieurs sources autour de la commune de Nendaz, dont fait partie le village d'Aproz: chaque eau minérale est captée à un endroit différent. Le directeur de l'usine, Michel Charbonnet, a grandi ici et considère cette richesse comme un «cadeau de Dieu.»

Pour entrer dans la halle de production, il faut – hygiène oblige – enfile une blouse blanche et une casquette. Une machine est justement en train de chauffer des préformes en PET et de les souffler en quelques secondes en des bouteilles de 1,5 litre. Celles-ci sont ensuite saisies par une grande roue qui les remplit d'eau minérale.

Une préoccupation d'abord logistique, puis environnementale

L'usine dispose de quatre lignes de production pour des boissons en bouteilles PET. Aproz Sources Minérales possède une part de marché de 21% dans le commerce de détail suisse pour l'eau (marques Aproz, Valais, Aquella et M-Budget). Pour le sirop, celle-ci dépasse même 60%. Parallèlement, cette entreprise du groupe Migros fabrique aussi des boissons sucrées telles que du thé et de l'eau minérale aromatisée.

Aproz et Migros misent depuis longtemps sur le rail. En 1961, elles ont construit avec les CFF un pont de 135 mètres de long sur le Rhône pour raccorder l'usine d'eau au réseau ferroviaire. Les boissons produites – dont le volume s'est décuplé – sont depuis transportées à 90% par rail.

«Avec le temps, l'argument écologique est devenu de plus en plus important.»

Michel Charbonnet,
directeur de l'usine

Il y a près de 60 ans, lorsqu'Aproz a été raccordée au réseau ferroviaire, c'était pour des raisons purement logistiques. Il n'y avait alors même pas de route digne de ce nom. «Mais avec le temps, l'argument écologique d'un transport respectueux de l'environnement est devenu de plus en plus important», indique Michel Charbonnet. «Aujourd'hui, nous sommes un exemple – à l'échelle mondiale, dirais-je – d'une logistique verte.»

De gros volumes sur de longues distances

À l'arrière de la halle de production, quelque 4000 palettes d'eau minérale

5,4 milliards de litres par rail

La société Aproz Sources Minérales a été créée en 1947. Depuis la construction du pont de chemin de fer sur le Rhône en 1961, Aproz a transporté plus de 5,4 milliards de litres d'eau et de boissons de table des montagnes valaisannes avec CFF Cargo. Ce transport écologique a permis d'économiser environ 26 millions de litres de diesel.

Aproz en 2018:

- Production annuelle: 174 millions de litres de boissons
- Nombre de bouteilles: 153 millions
- Collaborateurs: 147
- Part du volume transporté par rail: plus de 90%
- Nombre de wagons chargés par semaine: 115
- Besoin en PET: 4,3 tonnes (dont 34% de PET recyclé)

Chiffres: Aproz, CFF



attendent sur un quai de chargement. Au volant de chariots à fourche, des hommes chargent à grande vitesse les boissons dans des wagons à parois coulissantes de CFF Cargo. On voit aussi ici et là des palettes de 7up, qu'Aproz fabrique depuis quelques années sous licence en plus d'Orangina et Pepsi. Ensuite, le fret est transporté en trafic par wagons complets dans les différents centres d'exploitation de la Fédération des coopératives Migros, d'où il est distribué vers les filiales. Une partie des boissons arrive, également par train, d'abord dans le centre de distribution de Migros à Suhr.

Avec plus de 1 million de tonnes de fret acheminées par rail chaque année, Migros est le plus gros client de CFF Cargo. «Jusqu'à présent, les volumes 2019 restent stables aussi, et nos livraisons sont toujours très ponctuelles», déclare au téléphone Yves Tschopp, qui, en tant que Senior Key Account Manager, est responsable de Migros chez CFF Cargo. Selon lui, les atouts du train se font généralement sentir pour le transport de gros volumes sur de longues distances. Afin de conserver son avantage environnemental par rapport à la route, CFF Cargo adapte régulièrement le réseau aux besoins des clients et investit dans l'innovation et l'automatisation. Elle a ainsi récemment commandé à Alstom douze locomotives hybrides H3 fonctionnant aussi bien au diesel qu'à l'électricité, dont trois sont déjà

en service. «Nous pouvons ainsi réduire la consommation de diesel de notre flotte», souligne Yves Tschopp.

Boucler le cycle de vie du matériau

Le rail n'intervient pas que pour la livraison des boissons, mais aussi pour le recyclage des bouteilles PET: une partie des transports vers les centres de tri qui classent les bouteilles par couleur et retirent les corps étrangers a lieu par rail. Cette part a augmenté ces dernières années pour atteindre 26%. Et ce n'est pas tout: grâce à un nouveau site de production de la société Resilux à Bilten (GL), il est désormais possible de fabriquer des bouteilles à partir de PET 100% recyclé ou «PETR». «Pour la première fois en Suisse, nous pouvons ainsi boucler le cycle de vie des bouteilles PET», se réjouit M. Charbonnet. Aproz utilise ce PETR surtout pour ses bouteilles de sirop, mais aussi de plus en plus pour les emballages de ses autres boissons. Les préformes produites intégralement à partir de PETR sont réacheminées par CFF Cargo en trafic combiné jusqu'à Aproz pour y être soufflées puis remplies – bouclant ainsi la boucle.

Jamais sans mes gants

Photo: Stefan Kubli



Pour protéger leurs mains contre les blessures et les maladies de peau, mais aussi pour des raisons d'hygiène, les spécialistes de la manœuvre portent toute la journée des gants au travail. Au début rigides et durs, ces gants de protection deviennent plus souples et plus étanches au contact de la graisse. Leur «durée de vie» est en moyenne d'un mois. S'ils sont très sales, trop humides, fissurés ou troués, il faut s'en procurer de nouveaux. Les intéressés ont alors l'embaras du choix: le modèle représenté ici n'en est qu'un parmi d'autres.

Rail, route: même combat

L'antagonisme du transport routier et ferroviaire relève définitivement du passé. Dans une prise de position commune, des représentants du transport suisse de marchandises réaffirment leur volonté de collaborer pour assurer l'approvisionnement quotidien de la population. Professions de foi.

Texte: Manuel Bühlmann Photos: Melanie Duchene



«Je suis particulièrement fier de ce partenariat entre le rail et la route. Il y a 13 ans, quand je suis devenu CEO des CFF, c'était impensable. La rivalité semblait insurmontable. À présent, nous cherchons ensemble des solutions pour le trafic marchandises de demain.»

Andreas Meyer, CEO CFF SA

i Chaque jour, les Chemins de fer fédéraux suisses acheminent plus de 1,25 million de voyageurs et 205 000 tonnes de marchandises. Créée en 1902, l'entreprise compte aujourd'hui 32 300 collaboratrices et collaborateurs.



«Pour la Suisse, ce rapprochement est une chance. Le corridor 4 m continu entre Bâle et le nord de l'Italie va dégager des capacités supplémentaires pour plus de 240 000 semi-remorques par an. Et avec le tunnel de base du Ceneri, la dernière pièce du puzzle de la NLFA sera mise en place le 13 décembre 2020. Mais la NLFA ne s'arrête pas à la frontière, la région environnante doit suivre.»

Nicolas Perrin, CEO CFF Cargo

i CFF Cargo transporte chaque année 29,8 millions de tonnes nettes de marchandises. Depuis début 2019, l'entreprise est une société du groupe autonome. Elle compte actuellement 2300 collaborateurs.



«Entrepreneurs, économie, route et rail unis: si le trafic marchandises est un secteur puissant, l'économie suisse en retire un avantage concurrentiel de taille, et le transfert vers tout le corridor progresse. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et l'interdiction de circuler la nuit pour les poids lourds, que la réglementation actuelle impose, restent des éléments essentiels de la mobilité combinée.»

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

i L'Union des transports publics (UTP) est l'organisation faîtière nationale des entreprises de transport public. Elle regroupe 130 entreprises de transport et 180 entreprises de l'économie et de l'industrie. L'UTP a été fondée en 1889 sous forme de coopérative.



«Les mentalités ont changé, un obstacle majeur a été levé: on ne pense plus en termes d'opposition, mais de partenariat. Le transit transalpin doit se faire par le rail. À l'ASTAG, nous défendons cette idée à 100%. Nous avons fait ce que nous devons pour transférer le trafic vers le rail. C'est au tour des pays frontaliers d'agir. En Italie, les choses semblent bien parties, mais pas en Allemagne. Nous ne pourrions progresser que si toutes les lignes d'accès sont renforcées.»

Adrian Amstutz, conseiller national et président de l'ASTAG

i L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) défend les intérêts de l'industrie du transport routier suisse. Fondée en 1979, cette association rassemble environ 4200 membres.



«En tant que chargeurs, nous avons toujours souhaité cette alliance. L'économie a besoin d'une logistique efficiente, utilisant tous les modes de transport, dans toutes les combinaisons. Pour y parvenir, il faut innover en permanence, mais aussi instaurer des infrastructures suffisantes, avec des pôles logistiques adaptés. La situation en Allemagne, mais aussi en Suisse fait que nous avons encore des années difficiles devant nous pour faire face à la croissance. Unis, nous y parviendrons.»

Frank Furrer, secrétaire général de la VAP

i Depuis 1912, l'Association des chargeurs (VAP) œuvre en faveur d'un système concurrentiel de fret ferroviaire. Aujourd'hui, la VAP représente 130 entreprises de l'économie et de la logistique.



Démission du CEO Nicolas Perrin

En octobre 2019, Nicolas Perrin a annoncé qu'il quittera son poste de CEO de CFF Cargo lors de l'assemblée générale du printemps 2020, et ce, après 32 ans passés aux CFF, dont douze en tant que CEO de CFF Cargo. Il restera toutefois fidèle à l'entreprise en qualité de membre du Conseil d'administration et continuera à veiller à la stabilité et à la continuité du développement.

22 000 conteneurs standard — du renfort pour Cadenazzo

À Cadenazzo, au Tessin, il existe un terminal pour le trafic combiné. Le transbordement y est effectué depuis 2012 par un reach stacker. À l'époque, tout a commencé avec moins de 3000 conteneurs stan-

dard par an. En 2018, ce volume était déjà passé à 22 000, soit l'équivalent d'environ 1800 heures de service. Le reach stacker avait dépassé les limites de ses capacités. En octobre 2019, un deuxième gerbeur a été

mis en service pour gérer le surcroît de trafic. Grâce à lui, Cadenazzo peut désormais transborder 28 000 conteneurs standard, ce qui correspond à 2300 heures de service par an.



11,8 mia de tonnes-kilomètre nettes

En 2018, la prestation de transport du fret ferroviaire suisse a augmenté de 1%, passant à 11,8 milliards de tonnes-kilomètre nettes.

Le volume du trafic a été de 68,7 millions de tonnes nettes (+2,3%). Pour la prestation de transport, la part de marché des CFF s'établit à 70,1% (-2,8%). Celle de CFF Cargo a diminué de 0,1% et s'élève à 42,5%. Ces chiffres sont calculés à partir de l'ensemble des tonnes-kilomètre nettes que le rail a réalisées sur le sol suisse.

80 trains par semaine commandés via Cargo Digital



Cargo Digital, le nouveau portail de commande de CFF Cargo, enregistre ses premiers succès: depuis juin 2019, l'entreprise Weiacher Kies AG commande ses trains via Cargo Digital. Les sociétés Holcim et Hastag passent elles aussi leurs

réservations sur la plateforme numérique depuis août. 80 trains sont ainsi commandés en ligne chaque semaine. Les responsables continuent à perfectionner le site pour répondre encore mieux aux besoins des clients.

Où est la locomotive?

Les collaborateurs de CFF Cargo n'ont plus besoin de se poser cette question. 234 locomotives de construction ancienne de la flotte Cargo sont désormais équipées de traceurs GPS, qui permettent de les localiser à 5 ou 10 mètres près. Pour les mécaniciens, plus besoin de chercher longtemps les véhicules sur le champ de voie. Ce système améliore aussi les opérations puisqu'il permet de mieux planifier l'exploitation, la disponibilité et l'entretien des machines.



Publicité autorisée

Les wagons et locomotives de CFF Cargo ont désormais aussi une vocation publicitaire. Depuis octobre 2019, l'entreprise collabore avec APG|SGA, Société Générale d'Affichage SA, qui assure la location publicitaire de tout le matériel roulant. 230 locomotives en Suisse, 40 en Allemagne et près de 900 wagons peuvent être utilisés à des fins de réclame, comme cela se pratique depuis des années dans le trafic voyageurs. CFF Cargo se réjouit de cette coopération avec le leader de la communication extérieure en Suisse et espère aussi attirer ainsi de nouveaux clients.



Plus d'informations sur le blog: tiny.cc/apgsga-f

95%

Demain aussi, plus de 95% des marchandises resteront transportées par rail. Cette année, avec ses clients, CFF Cargo a passé au crible plus de la moitié des 344 points de chargement, et évalué et défini de possibles alternatives à la desserte quotidienne fixe. À partir du changement d'horaire 2019/2020, le trafic par wagons systématique TWS fonctionnera avec 154 points de chargement. 131 d'entre eux proposeront des solutions individuelles adaptées aux besoins des clients. 59 points de chargement ne seront plus desservis en TWS faute de demande. CFF Cargo compensera, là où ce sera possible, par un recours aux trains complets et au transfert des transports vers d'autres sites.



450 000 mètres cubes

Le site des anciennes aciéries Monteforno, près de Giornico (Tessin) va accueillir un nouveau centre de contrôle du trafic lourd à la demande de l'Office fédéral des routes (OFROU). Les travaux d'excavation et d'évacuation avancent à grands pas. 450 000 mètres cubes de sols doivent être éliminés. Le transport de ces matières contaminées vers la station de lavage des sols TIB Recycla de Mezzovico a été confié à ACTS Abroll-Container-Transport-Service AG et à CFF Cargo. Les deux entreprises achemineront ainsi 200 000 tonnes de déblai d'ici 2021. L'ouverture du centre de contrôle de Monteforno est prévue pour 2022/2023.

Cargo Push: annonce automatisée

À la mi-septembre 2019, CFF Cargo a lancé son nouveau service Cargo Push. Grâce à lui, clients et collaborateurs reçoivent des annonces automatisées et rapides lorsque l'heure d'arrivée prévue (Estimated Time of Arrival, ETA) d'un transport est modifiée. Dès qu'une chaîne de transport,



par exemple, doit être changée à cause d'une interruption de ligne et qu'une nouvelle fenêtre de desserte est générée, une notification push est envoyée. Avec Cargo Push, CFF Cargo entend non seulement fournir des infos plus complètes et plus rapides, mais aussi offrir une valeur ajoutée à ses clients.



SBB CFF FFS Cargo

Cargo Push, un soutien pour votre planification.

Avec Cargo Push, nous vous informons 24 heures sur 24 sur les écarts par rapport aux heures d'arrivée prévues de vos envois. Désormais par SMS ou par e-mail. Inscrivez-vous maintenant à ce nouveau service gratuit de CFF Cargo. sbbcargo.com/digital

