

cargo

Non-Food. Pour tout ce qui ne se mange pas mais qui est indispensable à la vie de tous les jours, Migros choisit le rail. 6
Produits chimiques. Grâce à Thommen, les clients n'ont plus à se soucier des produits toxiques au quotidien. 10
Ford sur les rails. Jour après jour, SBB Cargo transporte des véhicules Ford depuis l'usine de Belgique jusqu'en Italie. 14
Max. Le ronronnement des moteurs est sa petite musique de jour. 18





Votre écran de veille.

Téléchargez maintenant.

Vous pouvez utiliser cette image ainsi que d'autres perspectives en tant qu'écran de veille.

A télécharger à partir de www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Bonne visualisation!

Vous désirez un abonnement gratuit?

Vous trouverez le formulaire en ligne sur: www.sbbcargo.com/magazin. Vous recevrez ainsi *cargo* quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

Changement d'adresse ou d'abonnement

Veillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 00 69, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à:

SBB Cargo, Magazine logistique cargo,
G-CH-MS-MK, Elsässertor, 4065 Bâle, Suisse

Impressum.

cargo 1|08. Février 2008. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Susanne Perren (responsable), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favo Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 06 16, fax +41 (0)51 229 06 69, www.sbbcargo.com

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

Photo de couverture: Une journée ordinaire chez l'un de nos clients: Ruedi Schlup de Thommen-Furler AG dans la cabine de conduite de sa locomotive de manœuvre. Photo: Bernhard Lochmatter.



Le quotidien. 24 heures sur 24.

Chères lectrices, chers lecteurs,

Les tâches quotidiennes que SBB Cargo effectue pour ses clients constituent le fondement d'une prestation solide et fiable. Elles sont déterminantes pour chacune des chaînes logistiques – c'est aussi ce que nous révèle le numéro de ce magazine. Celui-ci jette en effet un regard sur les coulisses de notre travail et présente des exemples de trafics classiques, en Suisse et à l'international. En y regardant de plus près, on s'aperçoit que la routine, et à plus forte raison l'ennui, sont inexistantes. Le quotidien s'apparente davantage au concert d'un orchestre de jazz chevronné. L'ensemble est bien rodé mais profite de son expérience et de sa virtuosité pour adapter l'orchestration entre les chœurs. En tant qu'entreprise, nous puisons dans cette expérience longue de plusieurs décennies. Nos collaboratrices et collaborateurs trouvent chaque jour des solutions permettant de relever petits et grands défis logistiques. Le quotidien reste ainsi toujours aussi passionnant. En ma qualité de nouveau directeur de SBB Cargo, je me réjouis de pouvoir compter sur de telles bases. Outre les défis quotidiens visant à garantir des prestations de transport haut de gamme, nous travaillons d'arrache-pied à l'amélioration des résultats financiers. Dans ce domaine, analyse et précision sont de mise. Ainsi, nous mettons chaque jour nos compétences à contribution, afin de rester pour vous un partenaire fiable. Je vous remercie de la confiance que vous nous témoignez.

Nicolas Perrin
Directeur de SBB Cargo

Sommaire.

Ballast. 4

De nouvelles options. Pour des nuits plus calmes.

6 h 00.

Chez le géant du détail. 6

Pour le secteur non-food, Migros mise tout sur le rail.

8 h 30. Au cœur de

l'étude de marché. 9

Wolfgang Stölzle explore le monde de la logistique.

10 h 15. A propos de la gestion des produits chimiques. 10

Thommen libère les clients de leurs soucis.

10 h 30. Sur les chapeaux de roues. 12

SBB Cargo transporte des Ford en continu.

14 h 45. Un toit en béton. 14

Aldi fait construire.

17 h 00. Projet: transport des fans. 16

Barbara Häni entraîne les CFF pour l'Euro 08.

19 h 30. Echange de palettes. 17

Holpal répare ou découpe des palettes.

20 h 45. Avec Max. 18

Le bruit des moteurs diesel est si mélodieux.

Atelier industriel de Bienne: tester de nouvelles options.

Du nouveau chez SBB Cargo.

SBB Cargo a renforcé deux postes clés avec des spécialistes chevronnés.



Peter Schär, âgé de 47 ans, est le nouveau responsable Marketing & Sales Suisse. Ingénieur diplômé en construction mécanique et économiste d'entreprise, Peter Schär apporte une grande expérience logistique.

Peter Schär travaillait auparavant comme responsable Supply Chain Management et membre de la direction chez le grossiste en papeterie Inapa Suisse SA. Il a pris ses nouvelles fonctions le 1^{er} novembre 2007 chez SBB Cargo.



Hanspeter Tinner, âgé de 50 ans, deviendra au 1^{er} avril 2008 le nouveau directeur financier de SBB Cargo. Il a rejoint les CFF dès la mi-janvier. Cet économiste titulaire d'un doctorat travaillait depuis 1999 pour la société Keramik

Laufen AG, en tant que Head of Finance de la filiale au Brésil et, depuis 2004, comme Managing Director à Laufen.



La création d'une nouvelle entreprise destinée à l'entretien des locomotives de manœuvre, des véhicules de service et des wagons-citernes dans l'atelier industriel de Bienne n'aura pas lieu comme prévu. La société Alstom s'est retirée de la joint venture formée avec SBB Cargo. La raison invoquée par Alstom est un potentiel insuffisant concernant une activité avec des clients tiers pour l'entretien des véhicules diesel.

Dans un premier temps, SBB Cargo poursuivra sa gestion autonome de l'atelier industriel de Bienne qui emploie 150 personnes. SBB Cargo teste actuellement toutes les options envisageables pour l'atelier de maintenance de Bienne.

Des nuits plus calmes le long de la ligne CFF.



Depuis le changement d'horaire du 9 décembre 2007, plus aucun train de marchandises ne circule en continu entre 23 h 30 et 6 h 00 sur la ligne CFF Bern–Olten via Burgdorf et Langenthal. Dès le printemps 2008, tous les trains de marchandises s'arrêteront également de circuler sur cette ligne dès 22 h 00. C'est possible grâce au nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist: il est désormais ouvert la nuit aux 40 trains de marchandises.

SBB Cargo peut être amenée à circuler de nuit sur la ligne CFF Bern–Olten uniquement en cas de livraisons spéciales, de dysfonctionnements ou de travaux de maintenance sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist.

Magazine Cargo: quatre fois plus tôt.

A partir de 2008, le magazine logistique Cargo adopte un nouveau mode de parution. A l'avenir, vous lirez:

La 1 ^{ère} édition	mi-février
La 2 ^e édition	mi-mai
La 3 ^e édition	mit-août
La 4 ^e édition	mi-novembre

Häfen- und Güterverkehr Köln AG circule avec SBB Cargo.



SBB Cargo a trouvé en la Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) un puissant partenaire.

La base du partenariat de production est un contrat de collaboration permettant à la société HGK de profiter du vaste réseau et des prestations haut de gamme de SBB Cargo.

Début décembre, SBB Cargo a acheminé le premier train complet pour le compte de Häfen- und Güterverkehr Köln AG sur le parcours suisse au départ de Bâle. La HGK a recours aux prestations de SBB Cargo pour des trafics d'exportation depuis l'Allemagne. Sur divers sites en Suisse – entre autres Glattbrugg, Landquart et Rothenburg – SBB Cargo desservira à l'avenir les clients de la HGK travaillant dans l'industrie lourde. Jusqu'à 400 trains complets circulent chaque année.

A commander en exclusivité: le chemin de fer est un art.



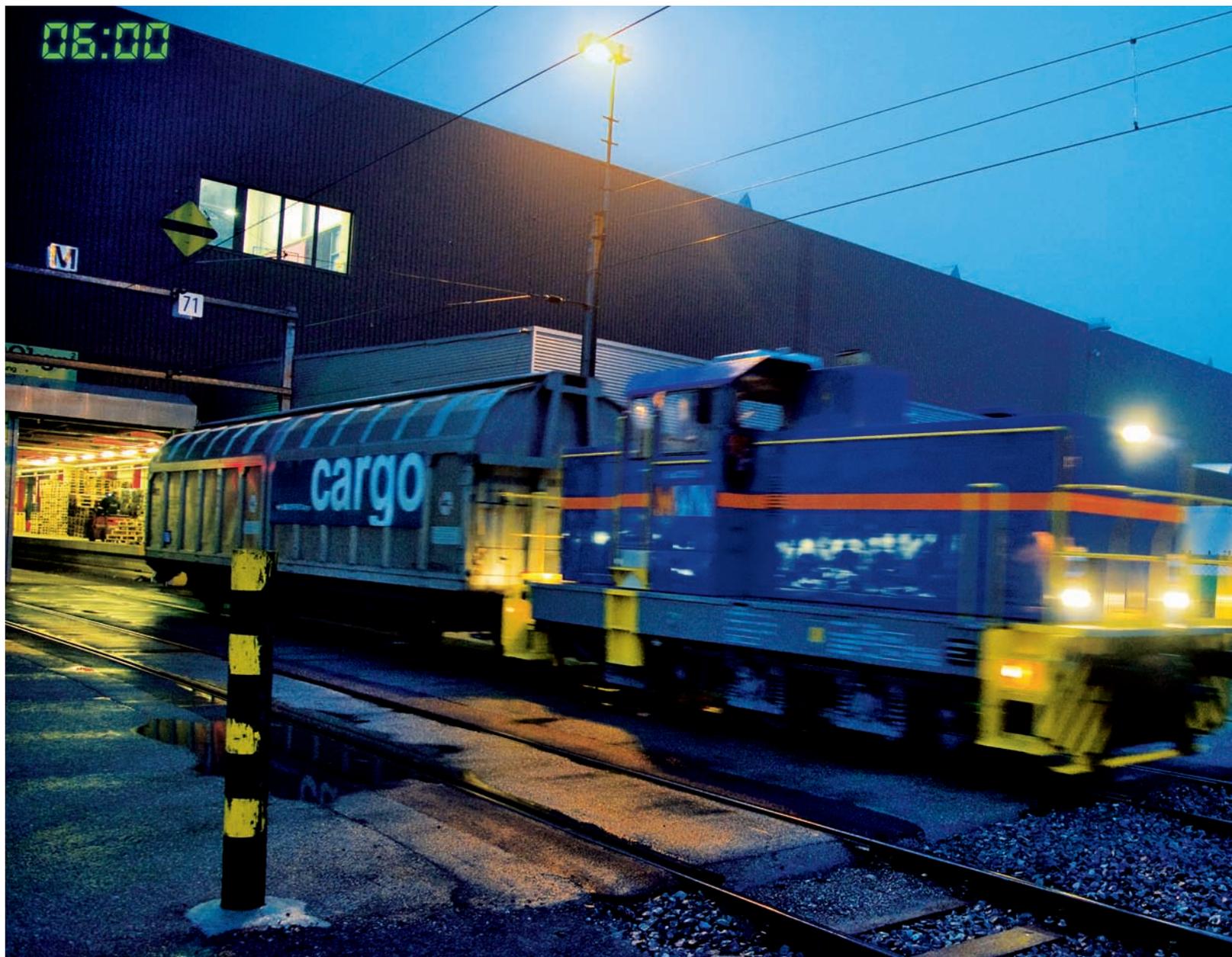
Des photographies signées, tirées du calendrier de SBB Cargo, sont désormais disponibles en édition unique et limitée.

Pendant trois ans, le photographe Gérard Pétremand a posé un regard insolite sur l'univers du trafic de marchandises. Ses photos d'art sont parues dans le calendrier annuel de SBB Cargo. Avec l'édition de 2008, SBB Cargo clôt la trilogie artistique dédiée au chemin de fer.

Pour les clients de SBB Cargo, les 36 thèmes sont disponibles en exclusivité sous forme de photographies individuelles. Chaque photo est signée de la main de Gérard Pétremand. Le tirage est limité à 12 exemplaires par thème. Les clients de SBB Cargo peuvent commander leur photo préférée – soit sous forme de rouleau (CHF 469.–, 50 × 60 cm), soit sur support aluminium (CHF 549.–, 50 × 60 cm). Les exemplaires, en édition limitée, seront vendus après enregistrement des commandes.

Le prospectus répertoriant tous les thèmes est disponible par e-mail (sbbcargo@eurorscg.ch), par fax +41 (0)44 466 67 88 ou par courrier (Chemins de fer fédéraux suisses SBB Cargo SA, c/o Euro RSCG Zurich, Gutstrasse 73, 8055 Zurich).

Veillez indiquer le numéro de la photo, le nombre d'impressions, le type de tirage (aluminium ou rouleau) ainsi que l'adresse de livraison.



Tout miser sur **le rail.**



Le centre de distribution Migros de Neuendorf SA transfère de la route vers le rail l'intégralité de ses livraisons de produits non-food en Suisse romande. Une étape matérialisée par un contrat de plusieurs années avec SBB Cargo.

Alors que la Suisse dort encore, le centre de distribution Migros de Neuendorf (MVN), centre névralgique du grand distributeur Migros pour le secteur non-food, est déjà à pied d'œuvre. A cinq heures sonnantes, les premiers camions ont pris la route des succursales pour leur livrer des articles de première nécessité. Dans quelques heures, les premiers clients franchiront la porte des magasins Migros – d'ici-là, les rayons doivent être approvisionnés.

Il n'y a encore pas si longtemps, 80% des produits non-food et near-food Migros – du coton hydrophile à l'échelle pliante – étaient acheminés en camion de Neuendorf (canton de Soleure) vers les différentes succursales du réseau suisse. Les autres 20% étaient transportés par le rail en saut de nuit jusqu'aux centrales des coopératives Migros, puis livrés par la route aux succursales. Depuis début février, ce pourcentage évolue en faveur du rail. Dans quelques mois, le transport ferroviaire couvrira chez MVN un tiers de la distribution: le nombre annuel des palettes acheminées par le rail devrait passer de 300 000 à 500 000, voire davantage à moyen terme.

Changement de cap stratégique dans la distribution.

Le projet d'optimisation nationale du transport (Natro), pour lequel l'ensemble des transports Migros a été examiné à la loupe, est à l'origine de cette évolution. «L'étude a démontré que le rail présentait un avantage économique substantiel sur les longues distances. Un constat qui nous a conduits à reconsidérer notre stratégie logistique pour la distribution», explique Walter Arnold, responsable du projet global MVN Natro. La nouvelle politique se résume en quelques mots: pour les longs trajets, priorité au rail exclusivement. «Une décision qui a demandé un certain courage et un gros travail de persuasion auprès de toutes les parties concernées», avoue Walter Arnold. A la Fédération des coopératives Migros FCM, la société-mère de MVN, Martin Huber, responsable de projet Logistique et Transport, renchérit: «Même si Migros a toujours eu tendance à pri-

vilégier le rail, cette désertion massive du réseau routier pour certains trajets est une première. Au vu de nos expériences avec SBB Cargo, nous étions toutefois convaincus que MVN devait franchir le pas.» Et la Fédération des coopératives Migros sait de quoi elle parle: avec 400 wagons en circulation chaque jour et près d'un million de tonnes de marchandises convoyées chaque année, elle est le plus gros client de SBB Cargo pour le trafic intérieur suisse.

« La question des variations de volumes était un point crucial »

Patrick Schenker, SBB Cargo

Dans un premier temps, MVN a défini deux destinations à livrer exclusivement par le rail: les coopératives Migros de Genève et de Vaud. Leurs centrales d'exploitation de Carouge (Genève) et d'Ecublens (Vaud) étaient déjà livrées par le train, mais le plus gros des marchandises était ensuite acheminé en camion de Neuendorf, directement vers les succursales. Selon le nouveau circuit de distribution, toutes les livraisons transitent d'abord par les centrales d'exploitation avant d'être distribuées par la route aux succursales. «Malgré des changements d'exploitation majeurs et des investissements importants pour la mise en œuvre de mesures de construction, les deux coopératives n'ont pas hésité à adhérer au projet», déclare Walter Arnold. «En Suisse romande, deux arguments ont pesé lourd dans la balance en faveur de la nouvelle stratégie logistique: la création de nouveaux emplois et la protection de l'environnement.»

Une réorganisation échelonnée.

Le changement se fera en deux étapes. Le 4 février, la Société coopérative Migros Genève a été, pour la première fois, livrée exclusivement par le rail: vingt wagons ont relié de ►

clair & net	
Gare de départ	Oensingen SO
Destination	Carouge GE, Ecublens VD
Distance	Genève: 218 km, Ecublens: 161 km
Marchandise	produits non-food et near-food Migros
Wagons	Hbbillns
Destinataires	centrales d'exploitation Migros de Genève et de Vaud



Transbordement direct de la zone de préparation des commandes au train – vue du centre de distribution Migros de Neuendorf.

nuit Neuendorf au centre d'exploitation de Carouge. Début avril, l'intégralité des livraisons sera acheminée en train jusqu'à la Société coopérative Migros Vaud. Par ailleurs, chaque nuit, une vingtaine de wagons en moyenne prendront la direction d'Ecublens. Dans le même temps, les approvisionnements pour le compte de la Société coopérative Migros Valais, jusqu'ici assurés uniquement par la route, se feront progressivement par le rail à bord des wagons Hbbillns. «Nous voulons nous limiter exclusivement à ce type de wagon, qui correspond le mieux à nos besoins», explique Urs Hauck, responsable Chargement et Distribution chez MVN. «Mais cela implique que tous nos four-

nisseurs l'utilisent aussi, en sachant que nous rechargeons tous les wagons qui arrivent ici.»

Les variations de volumes: un point crucial.

La nouvelle stratégie de distribution doit permettre de relever un défi d'envergure: maîtriser les variations de volume et les pointes saisonnières du rail – sans garder en réserve des camions «en cas d'urgence». «SBB Cargo nous a assuré que le trafic régulier pouvait faire face à des fluctuations jusqu'à 30% supérieures au volume moyen. Pour les volumes supplémentaires de 30 et 75%, en cas de promotions par exemple, nous avons convenu d'un temps de préparation de cinq jours», ajoute Urs Hauck.

Patrick Schenker, Strategic Account Manager pour Migros chez SBB Cargo, souligne: «Il est vrai que la question des variations de volumes était un point crucial dans nos négociations. Mais grâce à l'implication précoce de la Production Cargo, nous sommes parvenus à une solution durable.» A ce point durable que les deux entreprises ont signé un contrat de dix ans pour les nouveaux trafics MVN – un engagement mutuel et une marque de confiance sans précédent dans le monde du transport.

Texte: Ursula Homberger.

Photos: Gian Vaitl.

Centre de distribution Migros de Neuendorf SA

Plaque tournante logistique

Fondé en 1974 pour assurer la passerelle logistique entre les fournisseurs et les consommateurs, le centre de distribution Migros de Neuendorf SA (MVN), domicilié dans le canton de Soleure, est une filiale à part entière de la Fédération des coopératives Migros. Tous les articles Migros des secteurs non-food et near-food (hygiène et cosmétiques), à l'exception des textiles, – soit un total de 40 000 produits – sont stockés dans ce centre doté de 120 000 emplacements de palettes répartis sur 4 niveaux. Chaque jour, 7000 palettes sont chargées chez MVN pour rejoindre les succursales Migros et les centrales coopératives. MVN AG compte également un entrepôt de surgelés à Neuendorf et un entrepôt de textiles à Volketswil ZH.

Logistique de stockage

Alors que chez MVN le stockage est largement automatisé – les palettes sont télécommandées jusqu'aux emplacements attribués par ordinateur –, la préparation des commandes reste manuelle en raison de la multitude des tailles et des formes des différentes références. Les commandes des succursales sont transmises par écouteurs aux collaborateurs qui se déplacent sur leurs engins de manutention électriques jusqu'à l'emplacement de stockage correspondant, pour charger l'article dans la grille de transport. Par équipe, 210 véhicules de ce type circulent dans la zone de préparation des commandes.

Logistique de transport

200 camions livrent quotidiennement leur cargaison chez MVN, auxquels s'ajoutent 50 wagons, dont en moyenne 8 conteneurs de marchandises d'importation. Chaque jour, 180 camions quittent Neuendorf en direction des succursales Migros. En Suisse romande, au Tessin et en Suisse orientale, d'autres centrales coopératives sont approvisionnées partiellement ou intégralement (comme Genève et Vaud) par le train en saut de nuit. Quatre grandes succursales réceptionnent également leurs marchandises par le rail. D'ici à la mi-2008, le nombre journalier de wagons quittant le site de MVN sera passé à 90. Les 2 voies couvertes, réservées au chargement et au déchargement, peuvent accueillir 14 wagons chacune.

«Dans l'univers de la logistique, on n'abat pas toujours ses cartes sur la table.»



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, 45 ans, occupe la chaire de gestion logistique à l'université de St-Gall, où il est également directeur d'études de l'Executive MBA en gestion logistique. Il fait partie des visionnaires et des analystes les plus réputés du marché de la logistique. En matière de recherche, la gestion de la chaîne logistique, la logistique d'entreprise et la gestion du trafic et de l'environnement font partie de ses domaines de prédilection. Wolfgang Stölzle a étudié les sciences économiques à l'université de Stuttgart-Hohenheim et la gestion d'entreprise à l'université de Mannheim. Sa thèse «Umweltschutz und Entsorgungslogistik» (protection de l'environnement et logistique d'élimination des déchets) a été récompensée en 1994 par le prix pour la science de Stinnes AG. Après avoir enseigné dans diverses universités, il est nommé en 2004 à l'université de St-Gall au poste de professeur titulaire de gestion logistique et de directeur d'études de l'Executive MBA en gestion logistique.

D'après Wolfgang Stölzle, l'importance du marché logistique suisse est nettement sous-estimée. cargo s'est entretenu avec ce professeur de l'université de St-Gall sur la première étude du marché logistique menée en Suisse.

Professeur Stölzle, en quoi cette étude du marché logistique suisse est-elle intéressante et, surtout, qu'apporte-t-elle aux acteurs sur le terrain?

La transparence. En un coup d'œil, le lecteur comprend comment le marché de la logistique est organisé de nos jours, comment il fonctionne et comment il génère des valeurs ajoutées et de l'argent.

Les praticiens en logistique connaissent déjà tout cela.

Oui, mais beaucoup d'entre eux n'ont qu'une vision partielle de la réalité logistique. Cette

étude leur offre une perspective beaucoup plus globale. Nous avons décomposé l'ensemble du marché en plusieurs segments selon une approche scientifique mais somme toute pragmatique. Nous publions des chiffres pour chacun des segments. Et nous passons en revue toutes les disciplines de la logistique et ses domaines connexes, du transport ferroviaire de marchandises à la logistique contractuelle.

Sur quoi reposent l'étude et la segmentation?

Notre étude est un instantané de l'état actuel des connaissances, puisqu'elle s'appuie sur les travaux de recherche les plus récents. Citons notamment l'analyse de Peter Klaus, du groupe

de travail de l'Institut Fraunhofer pour les technologies logistiques, dont le «Top 100» de la logistique en Allemagne est devenu une référence. Nous avons travaillé étroitement avec lui et son équipe pour développer son approche. Nous avons également défini, en concertation avec l'organisme responsable de l'étude, l'angle de vue le mieux adapté pour observer le marché logistique en Suisse. Nous avons aussi demandé au *Sounding Board*, composé d'experts renommés comme Hanspeter Faganini et Ulrich Weidmann, de «chaperonner» l'étude avec des critiques constructives.

la suite en page 10

Toute la lumière sur le marché logistique.

L'étude comble une lacune en analysant pour la première fois le marché logistique suisse de manière exhaustive, et en publiant des informations détaillées sur les différents segments du marché, leur positionnement économique et leur évolution.

Ce travail, désormais publié une fois par an, est l'œuvre commune de GS1 Suisse et de la chaire de gestion logistique de l'uni-

versité de St-Gall. L'étude bénéficie du soutien d'un organisme responsable de grande envergure, dont font notamment partie des entreprises comme Schenker/Hangartner, Fiege Logistik Schweiz, UBS et SBB Cargo. L'étude du marché logistique Suisse est vendue 360 francs. Une remise est accordée aux membres de GS1 et d'autres organisations logistiques (pour commander: tél. +41[0]58 800 70 00).



Quelles ont été les principales difficultés rencontrées lors de cette étude?

Le nombre des informations exploitables est impressionnant, mais les indicateurs de mesure et les bases de données sont souvent présentés de manière très disparate. Et pourtant, nous voulions établir le lien entre tous ces chiffres et la réalité logistique des entreprises au quotidien. D'où notre décision de mener en sus un vaste sondage auprès de 1100 entreprises en Suisse. Mais c'était sans compter sur les difficultés du terrain: dans l'univers de la logistique, on n'abat pas toujours ses cartes sur la table.

Pourquoi?

Tous réclament la transparence – mais chez les autres! Bon nombre d'entreprises affichent une certaine réticence parce qu'elles craignent qu'une trop grande transparence ne nuise à leur position concurrentielle. C'est particulièrement le cas dans le transport routier de marchandises. Mais je suis convaincu qu'à long terme, la volonté d'une meilleure transparence l'emportera – comme dans d'autres secteurs du marché logistique.

Vous avez également interrogé les entreprises sur les tendances.

Nous avons identifié six mégatendances. Parmi elles, la globalisation et la croissance qui en découle dans les corridors internationaux, mais aussi l'orientation environnementale. Il sera intéressant de suivre l'évolution de ces tendances dans une prochaine édition.

Vous envisagez déjà une prochaine édition?

Oui, l'Office fédéral de la statistique nous communiquera l'an prochain des données actualisées. Au vu des réactions sur la première édition, nous procéderons à d'éventuelles améliorations. L'étude sera plus poussée. Nous prévoyons d'y ajouter de nouveaux chapitres, avec notamment

des chiffres spécifiques sur la logistique du textile.

Quel est votre souhait le plus cher pour cette étude?

En Allemagne, les politiques connaissent de mémoire tous les chiffres clés de l'étude du professeur Klaus. J'aimerais en dire autant en Suisse.

Interview: Adrian Kohler. Photo: zvg.

Les mégatendances.

On observe six tendances sur le marché logistique suisse:

1. La globalisation

L'accès aux réseaux de transport internationaux se développe considérablement.

2. L'orientation «shareholder-value»

Les prestataires logistiques optimisent leur classement et leur dotation en capitaux propres.

3. La polarisation de la palette de prestations

Les fournisseurs de niches face aux prestataires full service: la spécialisation se durcit.

4. Les compétences de gestion intégrées

Le recours à de nouvelles technologies (Track & Trace, RFID) et le niveau de formation élevé des collaborateurs augmentent la professionnalisation de la branche.

5. Les besoins individuels de la clientèle

La logistique contractuelle gagne du terrain.

6. L'orientation environnementale

Le phénomène de transfert vers le rail s'amplifie.



ChemCare: la recette d

Les affaires du groupe suisse Tho spécialisé dans la distribution des et la technique de l'environnement.

Le siège principal du groupe Thommen à Rüti près de Büren (BE) est une véritable ruche bourdonnante. Le flot incessant des camions-citernes sur le site ne tarit pas de toute la journée. Mais sur le coup de midi, c'est l'activité ferroviaire qui occupe le devant de la scène, lorsque l'on prépare l'expédition de wagons chargés de déchets spéciaux et de wagons chimiques vides. La distance que doit parcourir la locomotive de manœuvre de la société est minime: 2 kilomètres seulement jusqu'à Arch.

C'est là que SBB Cargo prend le relais et intègre la traction des wagons dans le réseau national et international, via la gare de Soleure. Le lendemain matin, la vapeur est inversée: le transporteur achemine les wagons chimiques



u succès.

Thommen sont florissantes. Il est produits chimiques, le recyclage

chargés et les wagons de déchets spéciaux vides via Soleure jusqu'à Arch, où la locomotive Thommen les prend en charge pour parcourir le dernier mile. C'est la filiale de SBB Cargo, ChemOil Logistics, qui orchestre les transports.

Quand le client est affréteur.

Le groupe, qui comprend des sociétés indépendantes à Ziefen (Bâle-Campagne) et La Chaux-de-Fonds (Neuchâtel), est leader de sa branche sur le marché suisse. Son activité principale regroupe la distribution de produits chimiques de base et spéciaux, le recyclage des déchets spéciaux issus de l'industrie et de l'artisanat, ainsi que la technique de l'environnement. «Les deux secteurs se complètent bien»,

explique Franz Christ, CEO chez Thommen. «La charge de transport est répartie équitablement entre rail et route.»

Ce qui distingue Thommen de ses concurrents est que, dans le cadre du produit ChemCare, le groupe fournit toutes les prestations à valeur ajoutée, comme la livraison, le savoir-faire et la gestion des déchets, pour les secteurs des produits chimiques de base et spéciaux, les lubrifiants ou le recyclage des déchets spéciaux, la technique de l'environnement et les services. Christ ajoute: «Nous nous focalisons sur les activités périphériques du client selon le principe «proposer approvisionnement, soutien, recyclage». Cela permet au client de se consacrer à ses compétences clés.»

Le parc de véhicules Thommen est composé de 47 camions, de 12 remorques, de 20 wagons-citernes propres et de 14 autres en location. Ils transportent pour 75% des marchandises dangereuses. ChemOil est responsable de deux secteurs du transport ferroviaire: déchets

«**Nous nous focalisons sur les activités périphériques du client grâce à ChemCare.**»

Franz Christ

spéciaux sortants, ammoniacque, solution d'urée et acide sulfurique entrants. «Dans les deux cas, nous jouons le rôle d'affréteur et choisissons donc le tractionnaire», explique Hansjörg Minder, membre de la Direction de Thommen et responsable des usines de Rüti et de la logistique.

Christ et Minder aimeraient augmenter la proportion de transport ferroviaire. Mais premièrement, seul le site de Rüti dispose d'un raccordement ferroviaire, deuxièmement, les trains ne sont pas adaptés à une distribution précise sur tout le territoire et, troisièmement, dans le cas

des envois entrants, c'est au client que revient le choix du moyen de transport. Les envois chimiques de Thommen sont destinés à plus de 10 000 usines de production suisses qui «représentent un éventail presque complet des secteurs industriels nationaux» (Christ). Le groupe importe principalement des pays d'Europe.

Projets d'extension pour 2008.

En 2006, les 206 collaborateurs de Thommen ont généré un chiffre d'affaires de 115 millions de francs (70 millions d'euros) sur l'ensemble des trois sites suisses. «Nous enregistrons une augmentation annuelle à deux chiffres en présence d'une situation économique saine», commente Christ. Il attribue ce succès aux investissements effectués régulièrement dans l'infrastructure. Il entend ainsi construire en 2008 une nouvelle installation de remplissage pour les solvants à Rüti, d'une valeur de 3 millions de francs (1,8 million d'euros).

Le pont-basculé pour wagons compte parmi les acquisitions les plus récentes du groupe. Auparavant, on mesurait les déchets spéciaux dans les wagons «à l'aide d'un mètre pliant, ce qui occasionnait parfois une surcharge», explique Minder. Le pont-basculé permet d'optimiser la charge utile sans dépasser le poids maximal autorisé. Car les incidents impliquant des marchandises dangereuses sont «certes plus rares sur le rail que sur la route, mais lorsqu'il arrive quelque chose, les effets en sont bien plus graves».

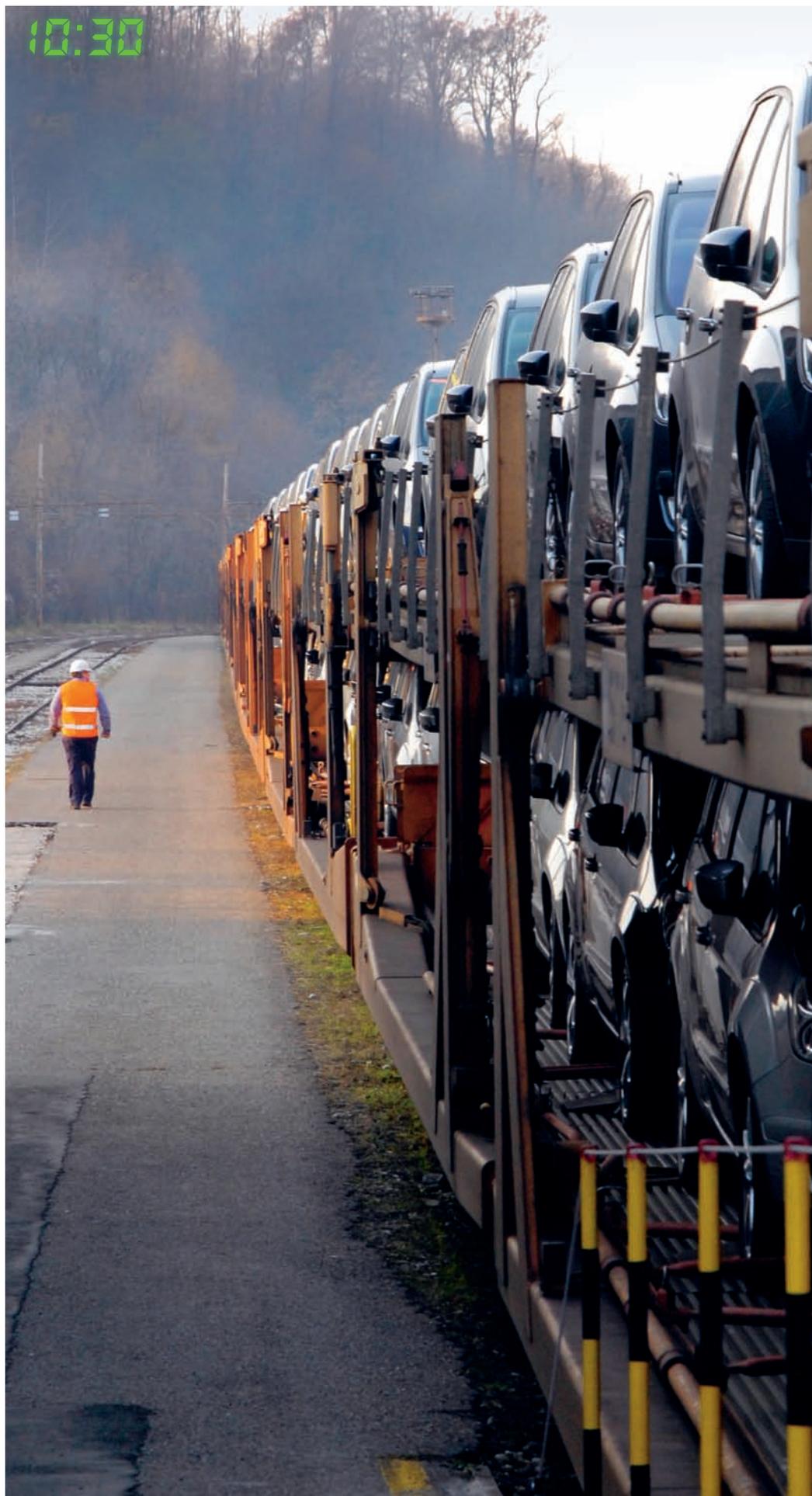
Christ et Minder préfèrent miser sur les transports ferroviaires pour des raisons de sécurité, de flexibilité, de marge de manœuvre et de coûts. Ils regrettent que SBB Cargo et SBB «ne proposent plus leurs prestations d'un seul tenant». Jadis, un seul interlocuteur suffisait pour toutes les questions, qu'elles concernent le conseil, la planification, le transport, la formation sur les marchandises dangereuses ou pour mécaniciens; à présent, ces services sont fractionnés.

Texte: Wilf Seifert. Photos: Bernhard Lochmatter.

Portefeuille croissant.



Le groupe Thommen a une nouvelle structure juridique depuis la mi-2006. Thommen-Furler SA regroupe quatre sociétés opérationnelles sous le couvert de Chemfutura AG et de CG Holding GmbH – les sociétés anonymes de Rüti, Ziefen et de La Chaux-de-Fonds (segment: industrie), plus la Greenpool AG à Rüti (segment automobile) – et détient une participation dans la société allemande Penta Chemikalien GmbH & Co. KG (achat et vente de produits chimiques). L'Alliance Penta et ses treize membres occupent la troisième place dans leur branche, en Europe. La gamme de services du groupe Thommen, qui, en plus de l'élimination et du recyclage, s'occupe de l'écoulement de plus de 100 000 tonnes de produits chimiques par an, compte également des prestations logistiques, analytiques et de conditionnement dans le cadre du concept ChemCare.



Belgique –
Italie **d'une**
traite.

SBB Cargo achemine des véhicules Ford neufs chaque semaine, de la Belgique jusqu’au nord de l’Italie, pour le compte de la SITFA italienne. C’est la première fois qu’un client du secteur automobile profite de l’offre de transport en continu de SBB Cargo sur l’axe Nord-Sud.

Lundi matin, peu après 10 heures, gare d’Aix-la-Chapelle Ouest: un train-autos de plus de 500 mètres de long se met en branle. A sa tête, une locomotive SBB Cargo, chargée de transporter les 200 véhicules Ford neufs, fabriqués en Belgique et destinés au marché italien, qui composent sa marchandise. Le train doit encore parcourir presque 1000 kilomètres. Il est parti de bon matin de l’usine de production Ford de Genk, dans la province de Limbourg. La compagnie ferroviaire belge de marchandises B-Cargo l’a conduit jusqu’à Aix-la-Chapelle Ouest pour le compte de SBB Cargo.

SBB Cargo n’a pris la conduite physique du train qu’à partir de cet endroit, sur le sol allemand, mais elle est en réalité responsable du transport depuis Genk. Sa responsabilité prendra fin seulement au terminal de Carimate, à 20 kilomètres au sud de Chiasso, quand le train-autos sera arrivé, mardi matin. «C’est la première fois que nous travaillons en trafic avec l’Italie pour un client du secteur automobile selon ce modèle commercial», commente Felix Richard, Corporate Key Account Manager chez SBB Cargo. Par «modèle commercial», il entend un transport avec une responsabilité intégrale, du chargement au déchargement. «Bien que les transports entre l’Allemagne et l’Italie soient désormais devenus monnaie courante pour SBB Cargo, celui-ci fait office de pionnier dans le secteur automobile. Nous espérons ainsi pouvoir jeter les bases d’une coopération appelée à s’intensifier.»

Nouveau: d’un seul tenant.

Le client du transport en question n’est pas le groupe Ford lui-même, mais la SITFA, Società Italiana Trasporti Ferroviari Autoveicoli S.p.A. L’entreprise, spécialisée dans le transport ferroviaire de véhicules neufs, gère les envois par le rail de Ford en Europe. La SITFA et SBB Cargo collaborent étroitement depuis longtemps, mais jusqu’ici, la collaboration se limitait uniquement au domaine du trafic en coopération. «Nos expériences avec SBB Cargo ont toujours



L’une des 200 Ford dans un wagon spécial de la SITFA.

été positives. Il n’y avait donc aucune raison de ne pas collaborer avec SBB Cargo pour ce transport aussi», explique Walter Leopardi, Directeur de la SITFA. «Le fait de n’avoir qu’un seul interlocuteur pour tout le parcours nous facilite considérablement la tâche.»

« Le fait de n’avoir qu’un seul interlocuteur pour tout le parcours nous facilite considérablement la tâche. »

Walter Leopardi, SITFA

Le convoi hebdomadaire achemine 16 ou 17 wagons de Genk à Carimate. Il utilise pour ce faire des wagons spécialement conçus pour le transport de voitures, dont le pont supérieur est réglable en hauteur. Les différences de hauteur entre les divers modèles transportés, Mondeo, S-Max et Galaxy, nécessitent l’utilisation de tels wagons. «Comme nous ne disposons que d’un nombre restreint de ce type de wagon, ils sont renvoyés en Belgique sitôt après leur déchargement au terminal de la société de transport et logistique Elia, à Carimate», explique Walter Leopardi. Il ne faut pas moins de trois heures aux collaborateurs pour faire descendre les 200 Ford des wagons et pour les garer.

Sept heures après son arrivée à Carimate, le train repart déjà dans l’autre sens, vers la Belgique. «De cette manière, les wagons sont à nouveau disponibles à l’usine dès le mercredi, de sorte qu’ils pourront repartir vers l’Italie le lundi suivant.»

Cette rotation constante s’effectue suivant

un horaire bien précis. C’est la condition sine qua non pour assurer la ponctualité et la fiabilité que SBB Cargo garantit par contrat à ses clients dans le cadre d’une charte de qualité.

Un argument de poids.

Le niveau de qualité garanti par contrat marque une étape du point de vue du client, par rapport au modèle commercial en vigueur jusqu’alors. «Notre responsabilité est énorme sur une parcours d’une telle longueur, non seulement en termes de ponctualité, mais également en ce qui concerne la valeur d’un seul envoi de véhicules neufs. Cela se chiffre tout de suite à plusieurs millions de francs», assure Richard. Il est d’autant plus important que le train puisse effectuer son trajet sans longues escales. Le fret est ainsi mieux protégé contre les actes de vandalisme que si le train devait attendre longtemps au passage des frontières – pour une fois, un tout autre argument en faveur des transports en continu de SBB Cargo entre l’Allemagne et l’Italie, mais dans ce cas, c’est un argument de poids.

Texte: Ursula Homberger. Photos: Julien Daulte.

clair & net	
Gare de départ	Genk, Belgique
Gare d’arrivée	Carimate, Italie
Distance	974 km
Marchandise	véhicules neufs
Wagons	wagon ouvert à double pont Laaers 152
Destinataire	Ford Italia S. p. A. (Elia Logistique, Terminal Carimate)



Une chaîne logistique continue permet d'acheminer de l'Autriche vers la Suisse des pièces en béton destinées aux filiales Aldi.

Les grutiers manœuvrent avec précaution. Lentement, la grue mobile extrait du wagon une pièce de béton préfabriquée. Amarrés des deux côtés par un long câble en acier, les 22 mètres de béton traversent les airs avant de se poser avec précision sur le camion.

Les passants qui, à ce moment-là, traversent la place de transbordement de la gare de St-Fiden-St-Gall se demandent probablement à quoi sont destinées ces étonnantes pièces de béton. Réponse: dans quelques heures, elles formeront la toiture d'une filiale Aldi de St-Gall. Les ouvriers de la Fürstentlandstrasse, où la nouvelle filiale de la chaîne allemande de supermarchés sera édifiée, attendent déjà les madriers en provenance d'Autriche.

Sur le chantier de St-Gall Ouest, la grue mobile transborde une dernière fois sa lourde charge: une à une, elle empile les pièces en béton sur les murs du gros œuvre. A l'arrivée de chaque camion, le toit plat du supermarché gagne un peu plus en hauteur. Grâce aux torons métalliques incorporés, il n'a plus besoin d'être étançonné durant la construction.

Une planification point par point.

Si le chantier se déroule sans encombre, c'est qu'il a été préparé minutieusement des mois auparavant. Des entretiens approfondis avec tous les spécialistes logistiques concernés

« Les deux compagnies ferroviaires ont accepté de relever le défi et de livrer just in time. »

Michael Fellier, Rail Cargo Austria

ont abouti à une solution de transport sur mesure. Rail Cargo Austria, SBB Cargo et VS-Hohldien West, le fabricant des pièces en béton pour les dix-huit filiales Aldi en Suisse, se partagent le rôle principal. Les pièces de toiture précontraintes sont acheminées de l'Autriche jusqu'aux chantiers en Suisse via une chaîne logistique continue.

Dès le début, la solution du rail s'est imposée comme une évidence. Les éléments préfa-

briqués en béton mesurent de 16 à 22 mètres de long et pèsent jusqu'à 16 tonnes. Chacun d'eux constitue à lui seul un transport spécial. Un camion ne peut en charger qu'un à la fois, alors qu'un wagon peut en contenir jusqu'à 5, en fonction de leur longueur. 100 à 120 pièces de ce type sont nécessaires à la construction d'une seule filiale. «Par la route, impossible de transporter un tel volume sans autorisation spéciale», déclare Michael Fellier de Rail Cargo Austria, filiale de ÖBB.

clair & net

Gare de départ	Wörgl, Autriche
Destination	diverses destinations en Suisse
Marchandise	madriers en béton
Wagons	RNS-Z et RLNS-Z
Destinataire	Aldi Suisse



Des éléments en béton pour les toitures de supermarché.

Mais VS Hohldielen West avait d'autres bonnes raisons pour opter pour le rail, notamment l'aspect écologique. Au jour d'aujourd'hui, la solution ferroviaire a permis de réaliser une économie d'un million de kilomètres routiers. Sans compter que le train achemine par trajet des volumes bien plus importants, comme en témoigne cette comparaison qui se passe de commentaire: un wagon de marchandises spécial peut transporter une charge allant jusqu'à 65 tonnes, soit l'équivalent du chargement de deux camions et demi.

Un seul train pour une filiale.

La question du délai serré a également été déterminante pour la collaboration avec les deux partenaires ferroviaires. Michael Fellier: «Le client exige une livraison sur le chantier en temps et en heure.» Les deux compagnies ferroviaires ont accepté de relever le défi et de livrer just in time.

Les éléments en béton préfabriqués sont usinés à Radfeld en Autriche, dans les ateliers de VS-Hohldielen West. De là, des semi-remorques extensibles les acheminent par la route jusqu'au terminal de marchandises de Wörgl, où sont affrétés des wagons de marchandises spéciaux. Un seul convoi suffit pour transporter toutes les pièces de toiture d'un supermarché

Aldi. Le train de marchandises prend le départ le soir pour être déchargé le lendemain.

Deux semaines avant la date, Simon Mormile de SBB Cargo est informé de l'arrivée d'une autre livraison. «Nous attendons ces appels téléphoniques. Ils nous arrivent à intervalle irrégulier, mais tout est parfaitement organisé.» Michael Fellier, notre charmant Autrichien, se déclare également satisfait. Il apprécie particulièrement

la flexibilité des collaborateurs des CFF sur place. Une solution a toujours été trouvée et rien ne s'est encore avéré impossible: «Des employés de manœuvre aux conseillers à la clientèle, la collaboration est toujours très agréable. En un mot: c'est une affaire qui roule de bout en bout.»

Texte: Susanne Wagner.

Photos: Gian Vaitl.

Le spécialiste du béton précontraint.



Pour les dix-huit nouveaux supermarchés Aldi en Suisse, VS-Hohldielen West Ges.m.b.H fabrique des éléments de toiture

en béton précontraint, de taille et de poids divers. Fondée en 1990 à Radfeld (Tyrol autrichien), l'entreprise est spécialisée dans la production de pièces préfabriquées en béton. Avec son usine créée en 1991, elle emploie 66 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires annuel de 14 millions d'euros.

VS-Hohldielen West Ges.m.b.H. livre en Allemagne, en Angleterre, au Liechtenstein, en Italie (Tyrol du Sud), en Autriche et en Suisse des hourdis creux, des éléments de paroi creuse et des éléments de toiture précontraints.



Pour que l'Euro 2008 tourne rond.

15 matchs, jusqu'à 5,4 millions de visiteurs et 2500 trains spéciaux: les CFF se préparent à accueillir la troisième plus grande manifestation sportive au monde.

Même si Barbara Häni n'est pas une inconditionnelle du ballon rond, elle ne résistera peut-être pas au virus footballistique. Cela dit, son métier ne lui laissera que très peu de temps pour succomber à la fièvre ambiante quand l'Euro 08 battra son plein en Suisse et en Autriche... lorsque le temps se mettra au beau, que les équipes gagneront, que les supporters mettront le feu au stade et qu'une vague d'euphorie submergera le pays.

Barbara Häni est responsable du projet global Euro 08 aux Chemins de fer fédéraux suisses. Quand nous l'avons rencontrée, elle sortait d'une réunion de la direction du projet. Elle et son stagiaire sont les seuls chez les CFF à travailler à plein temps pour les championnats d'Europe. Mais nombreux sont ceux qui œuvrent

en amont, que ce soit en interne ou en externe comme l'Uefa, la Confédération suisse, Suisse Tourisme ou les compagnies ferroviaires étrangères, à commencer par l'Österreichische Bundesbahn.

D'après les objectifs de la Confédération, 60% du trafic grandes lignes et 80% du trafic régional générés par l'Euro 08 seront absorbés par les transports publics: ce n'est pas une mince affaire quand on sait que les championnats d'Europe de football constituent le troisième événement sportif international d'envergure après la Coupe du monde et les Jeux Olympiques d'été. Entre 2,8 et 5,4 millions de visiteurs sont attendus – en fonction de la météo, de l'ambiance et du déroulement des matchs.

L'évolution du tournoi détermine aussi la provenance des fans. Pour les matchs de poule, les rencontres sont fixées à l'avance, alors que pour les tours de finale, elles ne sont connues

« Par rapport à l'Allemagne, notre réseau fonctionne plutôt comme un RER. »

Barbara Häni

que quelques jours avant le coup d'envoi. Pour les premiers quarts de finale à Bâle, la planification des flux du trafic peut varier du tout au tout, selon que le match se disputera entre la Suisse et

l'Allemagne ou la République tchèque et la Pologne. Une inconnue qui demande une grande flexibilité de la part de tous les acteurs. «Nous avons imaginé plusieurs scénarios en fonction des différents cas de figures et, après chaque match, nous analyserons de près la situation», explique Barbara Häni.

La planification de base mise sur des conditions optimales: beau temps, bonne ambiance, nombreux supporters voyageant malin en train. «Nous pourrions toujours jongler avec les capacités, mais nous ne pourrions pas les augmenter à la dernière minute», déclare Barbara Häni. Pour mettre en service les 2500 trains spéciaux prévus (sans compter ceux circulant à l'international), il faudra louer du matériel roulant à l'étranger.

Chaque billet d'entrée fera également office de titre de transport et donnera droit à un trajet aller et retour entre une gare de départ en Suisse ou en Autriche et le lieu du match. Véritable nouveauté de l'Euro 08: 1,1 million de ces billets seront mis en vente. Mais difficile de savoir combien de supporters se déplaceront jusqu'aux écrans géants installés en plein air. Encore inconnu en 2004 à l'époque des championnats d'Europe au Portugal, le phénomène du «Public Viewing» est apparu pour la première fois en 2006 avec la coupe du monde de football en Allemagne.

«Nous profitons beaucoup de l'expérience allemande», avoue Barbara Häni. «Mais nous devons l'adapter au contexte Suisse. Par rapport à l'Allemagne, notre réseau fonctionne plutôt comme un RER.»

Tout de même: le pays organisateur est un peu plus grand que la Suisse. Pour ne pas dérouter les supporters avec une réglementation différente de part et d'autre de la frontière, toutes les offres seront harmonisées avec celles de l'Autriche. L'idéal serait que le passage d'un pays à l'autre se fasse de manière inaperçue. Un peu comme à l'image des petits états alpins, c'est-à-dire en préservant l'identité culturelle de chacun. Pour Barbara Häni, originaire du district bilingue de Bienne et habituée au mélange des mentalités, c'est un enrichissement: «On apprend à considérer les choses sous un autre angle.»

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.



Depuis avril 2007, **Barbara Häni**, 49 ans, est responsable chez les CFF du projet global Euro 08. Diplômée en marketing, elle a d'abord travaillé dans le tourisme. En 2000, elle rejoint les CFF au poste de responsable du secteur de marché Berne Ville, avant de se lancer dans l'aventure de l'Euro 08. Elle réside à Bienne (canton de Berne) avec son partenaire et son chat. Sans être une fan de foot, elle sait sur quel cheval miser: «La Suisse, bien sûr!»

Des robots dynamisent l'activité palettes.



Vérification des dimensions sur l'installation de contrôle et de tri.

Cinq robots travaillent au Centre service palettes de la société Holliger Paletten Logistik SA (Holpal). Il s'agit là d'un fait exceptionnel.

SBB Cargo fournit avec Holpal une offre unique: un système d'échange de palettes. Depuis 2005, la société Holliger Paletten Logistik SA (Holpal) exploite à Suhr un Centre service palettes qui dispose d'une installation de tri et de réparation moderne. Chaque année, quelque 1,4 million de palettes sont soumises à un processus de contrôle et de tri au terme duquel elles reçoivent le clou tant convoité, véritable label attestant de la qualité de la réparation. L'ampleur de l'offre, la simplicité de la gestion et surtout la qualité des palettes échangées sont des critères importants pour les clients.

Le voyage commence immédiatement.

Jusqu'à quarante trains de marchandises en provenance de toute la Suisse arrivent à Suhr chaque semaine. Ils contiennent des palettes dont 25% sont destinées à être réparées et 75% servent à équilibrer les comptes clients. Après le déchargement, un employé appose un code barre sur chaque lot de palettes. «Cela nous permet d'identifier le propriétaire des palettes», explique Markus Wicki, coordinateur de service du portail des palettes d'Holpal. Puis suivant les consignes, un collaborateur expédie la pile – qui entame

un périple de 800 mètres à travers les bâtiments – soit au centre de réparation soit vers l'installation de contrôle et de tri. Là, une machine vérifie les dimensions, la solidité et la couleur de chaque palette et renvoie celle-ci automatiquement au service de réparation si elle constate un défaut. Dans ce secteur, trois collaborateurs manient des robots modernes. Comme par magie, les trois machines réparent les palettes puis les conduisent vers la station de contrôle. Après un dernier contrôle effectué par un collaborateur, chaque palette reçoit le clou, symbole de la qualité de la réparation. «Cette distinction atteste de la qualité irréprochable des palettes échangeables», précise Kurt Holliger, responsable du centre de Suhr. SBB Cargo juge régulièrement par elle-même de l'état des palettes d'Holpal et de leur capacité à être échangées. Et à ce jour, le résultat a toujours été positif.

Texte: Martina Riser. Photo: zvg.

Que fait-on des déchets de bois?

Les palettes qui ne sont plus échangeables sont transformées en copeaux. Des tiers utilisent le produit dérivé pour en faire des panneaux ou des combustibles. Chaque année, cela concerne près de 20000 mètres cubes – soit dix conteneurs pleins par semaine.



«Je me présente: **Max.**»

Max Roth, responsable de l'équipe mobile d'Olten, est passionné de moteurs diesel. Lui et les membres de son équipe réparent les moteurs des locomotives de manœuvre et des engins de chantier qui tombent en panne inopinément. Le plus souvent, ils effectuent les réparations sur place, à l'extérieur. Une journée ordinaire de la vie de Max.

«Le lundi, c'est le jour des batteries et nous sommes à coup sûr par monts et par vaux. Il suffit que les tracteurs de chantier et les locomotives de manœuvre soient immobilisés deux jours quelque part pour que leur batterie se vide. Il faut savoir qu'une batterie pèse 30 kilos et qu'il faut être deux pour la changer.

Une panne de moteur, c'est toujours contraignant mais jamais dangereux. On ne peut pas en dire autant des problèmes de freins. Quand ils surviennent, nous dépannons rapidement sur place et ce, 24 heures sur 24. Les freins sont une priorité absolue.

A propos, je me présente: Max. Mon travail, c'est toute ma vie et je veille de très près sur mon équipe. Dans les années quatre-vingt, j'ai eu l'occasion de me spécialiser chez Bosch dans les moteurs diesel. J'aime quand ils ronronnent. Contrairement aux moteurs à essence, ils fonctionnent par autoallumage. Quel plaisir de les entendre tourner rond sous le capot.

Pourquoi travailler aux chemins de fer plutôt que dans un garage de poids lourds, me direz-vous? Parce qu'il n'y a rien de plus beau que de sentir vibrer une locomotive Am 843 de nouvelle génération. Une locomotive diesel a beaucoup de points communs avec un camion, à ceci près qu'elle a des roues métalliques à la place des pneus.

«**Ma devise:**
la bonne personne
à la bonne place.»

Max Roth

Nous réalisons plus de 70% pour cent des réparations sur le lieu d'intervention des véhicules. Nous limitons ainsi les immobilisations de véhicules et garantissons, en plus des grandes interventions au centre d'entretien d'Olten, une maintenance performante et exhaustive.

Nous contribuons aussi au bon déroulement des activités quotidiennes de SBB Cargo.

A six heures et quart, j'arrive au bureau à Olten. A six heures et demie, c'est l'heure du briefing: nous parlons d'abord des différents dépannages exécutés puis j'oriente et j'informe. Nous planifions ensuite les interventions de la journée.

Sur les wagons de marchandises, les réparations sont rarement complexes: contrôle des freins, remplacement des semelles de frein, des ressorts de suspension ou des attelages à vis. Mais les tracteurs ferroviaires et les locomotives de manœuvre exigent un grand savoir-faire. Leur mécanisme est très poussé. Pour commencer, nous demandons toujours la position de l'engin. Certaines pannes se réparent

uniquement dans la fosse de l'atelier. Comment voulez-vous, par exemple, que j'installe sur place un nouveau démarreur? Dehors, les conditions de sécurité ne sont pas les mêmes qu'à l'atelier où nous sommes attachés avec un harnais. Sur le terrain, mieux vaut faire preuve de bon sens. C'est pourquoi nous n'intervenons pas plus haut que la cabine du conducteur.

Ma devise: la bonne personne à la bonne place. Les neuf membres de l'équipe sont tous spécialisés dans un domaine. L'un est expert en locomotives de manœuvre, un autre contrôle les wagons les yeux fermés, et quand il s'agit du système de sécurité du train, je sais aussi quel mécanicien envoyer. Toute l'équipe travaille également au service de piquet, ouvert 24 heures sur 24. La législation veut qu'un collaborateur ne se présente pas le matin à son poste de travail après une intervention de nuit. Une règle qui peut poser problème: les changements de planning de dernière minute sont monnaie courante.

D'autres équipes mobiles sont basées à Bienne, Lausanne, Brigue, Bâle, Erstfeld, Bellinzona, Chiasso et à la gare de triage de Limmattal. Il arrive que les équipes s'entraident. Naturellement, nous devons tous rester constamment sur la brèche. La formation continue fait également partie des thèmes récurrents. Concernant l'ETCS, système de sécurité européen des trains, nous nous formons en interne chez CFF. Mais nous suivons aussi des cours à l'étranger, comme à Leipzig par exemple, où une formation pour les grutiers a eu lieu récemment. Celui qui participe transmet ensuite les informations au reste de l'équipe. Moi, personnellement, je ne manque jamais les expositions d'engins agricoles. A la Swiss Transport de Berne, j'ai pu observer de près les premiers systèmes d'injection à haute pression. Des moteurs absolument fascinants.

Je suis persuadé que l'entreprise SBB Cargo a un bel avenir devant elle. La coopération sur l'axe Nord-Sud est unique en son genre - c'est ensemble que nous avancerons.»

Texte: Susanne Perren.

Photos: Dorothea Müller.

Max Roth, 54 ans, a rejoint les CFF en 1989 en tant que mécanicien diplômé en machines agricoles, spécialisé dans les moteurs diesel. Après une formation de spécialiste d'exploitation chez SFB, il a posé sa candidature au poste de coordinateur pour le service des véhicules routiers. Aujourd'hui, il dirige l'équipe mobile d'Olten. Récemment encore, il était membre des pompiers d'Erlinsbach. Aujourd'hui, ce père de deux filles pratique le jardinage et le fitness pour garder la forme.



Centre Service Clientèle:

Centre Service Clientèle
Rue de la Carrière 2A
1700 Fribourg
Suisse
Tél. Suisse 0800 707 100
Fax Suisse 0800 707 010
Tél. Europe 00800 7227 2224
Fax Europe 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

Ventes Suisse
Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

Distribution Italie
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tél. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

Distribution Allemagne
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Deutschland
Tél. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

Chimie, huiles minérales
ChemOil Logistics SA
Güterstrasse 97
Case postale
4002 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)61 226 60 60
Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

Maintenance:

Secteur d'activité Maintenance
Vente
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Suisse
Tél. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Comptez sur nous.

 SBB CFF FFS Cargo

Grâce à CFF Cargo, les rayons des magasins suisses ne sont jamais vides. Par ailleurs, CFF Cargo déleste chaque jour le réseau routier de plus de 20 000 trajets par camion. A l'avenir aussi, tablez sur la réalisation de tous vos désirs. www.sbbcargo.com



Pour vos achats quotidiens: CFF Cargo.