

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

1 | 12



Fort... 4

...tel doit être le trafic par wagons complets. Et rentable.

Entrepreneuriale... 6

...la nouvelle gestion des ventes de SBB Cargo.

Planifié... 8

...sur le long terme – la cimenterie achète des wagons-silos.

Plus vite... 12

...à travers l'Europe. Exigent les CEO des sociétés ferroviaires.



Photo: Bernhard Lochmatter

Photo de saison.

Jour après jour, SBB Cargo transporte d'énormes quantités de marchandises à travers la Suisse, dans le cadre du TWC. Les clients peuvent faire transporter leurs marchandises à partir de centaines de points de desserte dans le pays. Pour les points gérant de gros volumes, ce système fonctionne bien: là, le rail tire parti de ses atouts. Près d'un tiers des points génèrent 90% des wagons. Mais de nombreux points de desserte ont aussi un très faible trafic avec souvent un wagon/jour. Là, des mesures d'assainissement sont inévitables. Pour en savoir plus, lisez les pages 3 à 5 de ce numéro.

SBB Cargo joue un rôle porteur.

Chère lectrice, cher lecteur,

Le trafic de marchandises ferroviaire fait partie intégrante de la chaîne logistique de l'économie suisse et présente de grandes parts de marché en comparaison européenne. Participant pour 23 % à la prestation de transport globale route/rail, SBB Cargo est de loin la plus grande entreprise de transport de Suisse. Le trafic de marchandises par wagons complets y tient un rôle capital.

Cette situation ne va pas de soi. Deux de nos voisins ont suspendu ce trafic. En Europe, les entreprises ferroviaires peinent à atteindre un rendement convenable avec cette offre. Le franc fort, la suppression de capacités de production de l'industrie suisse et la hausse des frais d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire n'améliorent pas la situation. Nous sommes soumis à une forte pression, pour que la Suisse et vous, les clients, puissiez à l'avenir aussi, recourir à un système de transport ferroviaire performant, durable et parfaitement opérationnel. C'est pourquoi nous n'avons aucun doute quant au succès de notre entreprise, qui consiste à contrôler le trafic par wagons complets et à l'assainir. Nous partageons cet avis avec d'autres entreprises ferroviaires suisses au sein de l'Union des transports publics.

Nos efforts porteront tout d'abord sur les structures de coûts. Le très ramifié réseau de desserte en fait aussi partie. L'analyse détaillée montre que 28 % des 500 points de desserte génèrent plus de 90 % de tous les wagons. Ici, nous voulons tirer parti de nos atouts: des transports réguliers, pouvant être regroupés, sur moyennes et longues distances. Nous délestons ainsi efficacement la route. Les points de desserte aux très faibles volumes doivent en revanche être assainis. Comment? Vous le lirez en page 4 et 5 de ce magazine.

Les 3200 collaborateurs de SBB Cargo mettront tout en œuvre pour que le rail contribue, à l'avenir aussi, fortement à la logistique suisse. Preuve en est notre performance quotidienne et la volonté de tirer encore mieux parti de nos atouts. Et avec de bonnes conditions-cadres, nous y parviendrons. Car nous sommes là où la Suisse a de l'avenir.



Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo



Sommaire.

- 4 **Renforcer l'activité clé.**
Assainissement du trafic par wagons complets.
- 6 **Nouvelle approche du marché.**
La Vente se calque sur les secteurs.
- 8 **Le ciment circule en wagons-silos.**
Les Ciments Vigier restent fidèles au train.
- 10 **Opérationnels pour une 2^{ème} vie.**
Retrofit pour les tracteurs de manoeuvre Tm 232.
- 14 **Ballast.**
Baptême loc hybride + modernisation des Re 620.
- 16 **Logistique en Afrique.**
La téléphonie mobile aide paysans et artisans.
- 17 **Les réseaux sociaux sont utiles.**
Chronique de notre invitée Heike Simmet.
- 18 **Gardien de la précaution.**
Mario Bagutti apprend à éviter les dommages.



Valoriser les points forts.

Le TWC est l'activité clé de SBB Cargo et la base de tout le transport de marchandises en Suisse. Le système fonctionne bien pour les énormes quantités de marchandises acheminées au quotidien. Mais il est inefficace pour les petites quantités. Il faut y remédier maintenant. L'exemple du point de desserte de Bauma est éloquent.

TEXTE: HEINI LÜTHY – PHOTO: BERNHARD LOCHMATTER

L'idée est réjouissante et devenue incontournable dans la logistique suisse: pour transporter régulièrement de grosses quantités, trop grandes ou lourdes pour un véhicule de livraison, on a le recours du rail. SBB Cargo gère un réseau d'environ 500 points de desserte dans toute la Suisse. Le client commande le bon wagon, charge la marchandise, et le convoi arrive le lendemain comme prévu chez le destinataire, à un autre point de desserte. Un transport intact, ponctuel et écologique.

Avec le TWC, SBB Cargo réalise près de 23 % de la prestation de transport globale dans le trafic de marchandises suisse. Sans lui, le ré-

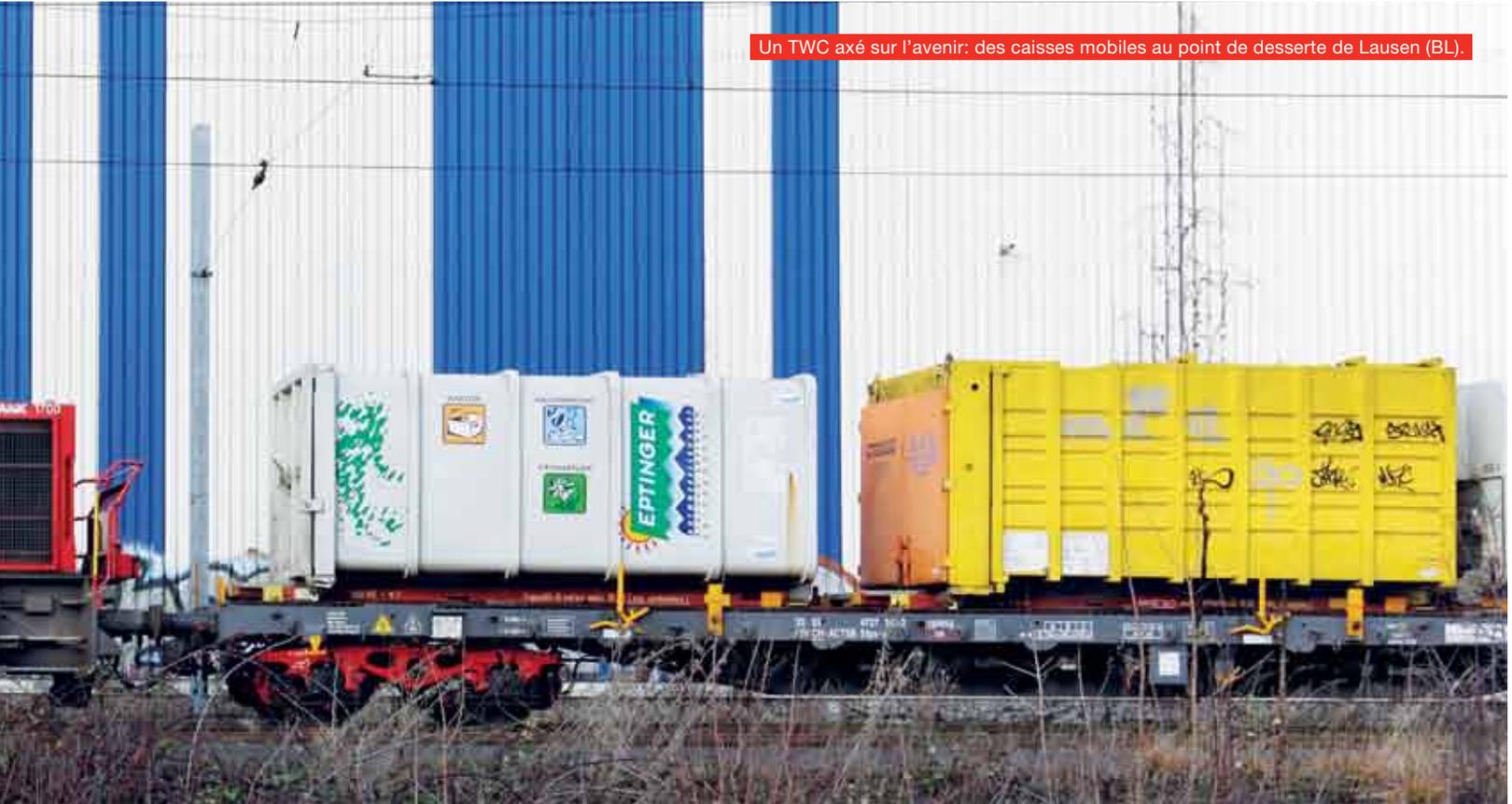
seau routier devrait absorber au quotidien 7000 poids lourds supplémentaires de 40 tonnes: les conséquences en termes d'embouteillages et d'émissions de CO₂ seraient énormes. De plus, une grande partie des transports s'effectue la nuit, chose impossible sur la route en raison de l'interdiction de circuler la nuit. De nombreuses entreprises (grands distributeurs, entreprises du secteur de la construction, du traitement des déchets, de l'agriculture et d'autres branches) dépendent d'une offre de TWC performante et fiable. Ceci vaut aussi pour les trafics à l'import/export.

Pour les points de desserte à gros volumes de transport, ce système fonctionne bien. Près de

28 % des 500 points génèrent plus de 90 % de tous les wagons. «Là, nous pouvons tirer parti des atouts du rail: des transports réguliers, pouvant être regroupés, sur moyennes et longues distances. Nous délestons ainsi efficacement la route», souligne Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo. En transportant des marchandises sur le réseau ferroviaire suisse, SBB Cargo remplit selon lui une fonction centrale pour l'économie et le pays.

Il en va autrement pour les points de desserte à très faible volume. Près de la moitié des points sont le lieu de départ ou de destination de seulement 3 % des wagons et ne contribuent que faiblement au CA et aux volumes de transport. >

Un TWC axé sur l'avenir: des caisses mobiles au point de desserte de Lausen (BL).



«Nous devons assainir ces sites faiblement fréquentés», déclare N. Perrin. «Il n'est pas judicieux de parcourir des tronçons entiers avec une loc et un ou deux wagons.»

Urs Müller, responsable de projet chez SBB Cargo, cite un exemple: «Bauma est un point de desserte à faible fréquentation dans l'Oberland zurichois. Pour y chercher un chargement, une équipe de Winterthur doit acheminer le wagon à Bauma avec une locomotive de manœuvre. Celle-ci retourne le plus souvent vide à Winterthur, le client ayant 8 heures pour charger le wagon. Elle revient ensuite le lendemain pour chercher le wagon plein.»

En moyenne, moins d'un wagon/jour passe aux points de desserte mal exploités. Pour Bauma, il s'est agi de 187 wagons sur toute l'année 2010. L'effort portera donc sur ces points de desserte. Concrètement: «Nous voulons nous concentrer sur des points pour lesquels le rail est le meilleur moyen de transport», affirme N. Perrin. Traduction: SBB Cargo souhaite assainir les points de desserte inefficaces. Ici, la répartition rail/route peut et doit s'améliorer.

Axer le TWC sur l'économie d'entreprise.

L'orientation principale est claire. Pour que le TWC puisse tirer parti de ses atouts, il doit se concentrer sur des transports réguliers, pouvant être regroupés, le tout sur de longues distances. «SBB Cargo va axer le TWC sur l'économie d'entreprise», explique N. Perrin. Avec un programme d'assainissement de 80 millions de francs d'économie, SBB Cargo souhaite parvenir à un résultat équilibré d'ici à 2013. Une des mesures est le nouveau dimensionnement du réseau de desserte.

Selon le responsable de projet Urs Müller, SBB Cargo étudie la possibilité d'assainir au total 155 points de desserte. Des solutions alternatives doivent être trouvées avec les clients, telles qu'une augmentation des prix ou des quantités, la concentration sur d'autres points, des solutions combinées rail/route ou la renonciation à la desserte. 126 des points mal exploités sont desservis aujourd'hui dans le cadre de solutions clients individuelles et peuvent être négociés directement avec les clients. Les 29 autres font partie du réseau de base. Pour

celles-ci, SBB Cargo fixera avec la Confédération l'horaire qui permettra de les assainir. Les décisions relatives au réseau de desserte sont attendues pour la fin du 2^e trimestre.

PLUS DE TRAFIC COMBINÉ

A l'avenir, SBB Cargo veut miser plus sur le TC et ce, même dans le trafic intérieur. De nouvelles offres doivent être élaborées. Un train-navette à horaire fixe a été lancé entre Dietikon et Renens en guise de test. Malgré les courtes distances suisses, les solutions rail/route combinées sur le long terme vont croître. Ainsi SBB Cargo pourra se développer encore mieux, précisément là où résident les points forts du rail, à savoir le long des axes principaux.

Urs Müller ajoute: «Les entretiens avec les propriétaires, clients et représentants du monde politique et de l'administration se poursuivent désormais intensément pour le maintien du TWC.» Dans le cas de Bauma, il ne sera pas très difficile d'expliquer que des mesures s'imposent. ■



Thomas Thalmann
Responsable Services/
Ventes régionales

Alex Bellakovics
Responsable Business Unit
Transporteurs/Expéditeurs

Peter Schär
Responsable
Vente

Claus Rütten
Responsable Business Unit
ChemOil Logistics

Wolfram Köster
Responsable Business Unit
Commerce/Construction/
Elimination

Chacun est **entrepreneur.**

Le service Vente de SBB Cargo a été réorganisé. Depuis le début de l'année, il est réparti en 4 unités d'affaires qui sont axées sur les secteurs clés des clients et qui sont responsables de leurs propres chiffres d'affaires et résultats.

TEXTE: RETO NEYERLIN – PHOTO: GIAN VAITL

Le service Vente de SBB Cargo montre de l'assurance: «Nous sommes là, où les solutions de transport parfaites ont de la valeur», dit le nouveau slogan. Et il ne doit rien au hasard. Car avec une réorganisation complète, entrée en vigueur en janvier, le service Vente a fait peau neuve et s'est armé pour l'avenir.

Le changement le plus visible de la réorganisation est la nouvelle structure sur le marché. Jadis réparti en groupes régionaux, le service

se compose désormais de 4 unités d'affaires (BU). Celles-ci s'orientent sur les secteurs clés des clients et assument, au besoin, des tâches transversales: la BU Transporteurs/Expéditeurs offre des solutions système dans le trafic combiné en Suisse.

Le groupe Bois/Papier/Acier/Agro constitue l'unité suivante qui, du fait de ses parts import/export élevées, se charge aussi de la coopération avec les compagnies ferroviaires partenaires à l'étranger.

L'ensemble Commerce/Construction/Élimination regroupe les entreprises nationales, dont les transports découlent souvent d'activités de projet. La 4^e BU est ChemOil Logistics, le spécialiste des transports chimiques et pétroliers. Agissant encore en tant qu'entreprise internationale autonome, elle a été affectée au service Vente Cargo en tant que société de vente. Cette orientation permet de concentrer les compétences de marché, de réduire la hiérarchie et de raccourcir les voies décisionnelles. >



Markus Stark
Responsable Business Unit
Bois/Papier/Acier/
Agroalimentaire

ss Unit
tion/

sources a permis de supprimer une interface. Nous pouvons agir avec plus de flexibilité sur le marché», déclare Peter Schär, pointant les avantages de ce changement.

Avec la nouvelle structure, les collaborateurs de la Vente ont aussi plus de responsabilités – un facteur s'étendant à travers toute la structure tel un fil rouge. Car les BU sont responsables de leur CA et de leur résultat. Chaque

«Ainsi, nous sommes plus flexibles sur le marché.»

Peter Schär

collaborateur agit quasiment en tant qu'entrepreneur, qu'il négocie avec des clients, soit responsable du parc de véhicules des BU, optimise l'exploitation ou encore développe des produits. Les équipes sectorielles conçoivent des stratégies pour leurs marchés et décident elles-mêmes de l'offre qu'elles proposeront. A la production, elles commandent des prestations ferroviaires de façon ferme et seront évaluées en fin d'exercice à la lumière de leur exploitation.

Le nouveau modèle de gestion pose de grandes exigences au personnel. Pour un changement aussi fondamental, chaque collaborateur a dû se pencher sur son rôle dans la nouvelle structure. Conséquence: tous les collaborateurs de l'équipe de vente ont dû poser une nouvelle fois leur candidature au poste qu'ils occupaient jusqu'ici ou à un autre poste – management compris. La restructuration a aussi permis de créer de nouveaux profils de poste à pourvoir. Ainsi, chaque BU dispose d'un Solution Manager, qui coordonne la gestion des prestations et des ressources.

Toutes ces mesures visent à accroître la compétitivité du système rail. Grâce à un traitement accéléré des commandes, une meilleure offre et des solutions durables, spécifiques à la branche, les clients seront toujours sûrs de trouver chez SBB Cargo les solutions de transport parfaites. ■

Les secteurs en point de mire.

«Avec la nouvelle structure et l'orientation sur les secteurs qui y est liée, nous pouvons axer notre offre davantage sur les besoins des clients», déclare Peter Schär, responsable Vente. Un objectif de la nouvelle organisation consiste aussi à proposer des solutions de transport spécifiques à la branche, à partir du vaste catalogue de prestations de SBB Cargo. Le nouveau groupe Développement de produits a été spécialement créé à cette fin: il intervient dans toutes les unités d'affaires.

Le secteur Services/Ventes régionales dirigé par Thomas Thalmann est aussi compétent pour l'ensemble des BU. Ventes régionales continuera à intervenir dans des activités plus simples et plus réduites, où les besoins locaux sont plus importants que les connaissances techniques spécifiques à la branche. Le 3^e secteur couvrant toutes les BU est la gestion des wagons, rattachée avant au service Production. «L'acquisition de la gestion des res-

NOUVELLES DU MARCHÉ

Feldschlösschen: déclaration en faveur du transport ferroviaire.

Fin décembre, la nouvelle voie de raccordement du centre de distribution de boissons de Feldschlösschen a été inaugurée à Givisiez (FR) après trois mois de travaux. A l'avenir, ce dispositif chargera et déchargera près de 1000 wagons par an, soit un transbordement de 50 000 tonnes de boissons. L'aménagement du site intègre la logistique, implantée jusqu'à présent sur le site Cardinal de Fribourg. Grâce à cela, dix emplois supplémentaires ont été créés chez Feldschlösschen à Givisiez. La société a investi plus de 2 millions de CHF dans l'aménagement de son centre de distribution.

www.feldschloesschen.com



Qu'est-ce qu'un chauffage d'aiguillages?



Afin que l'aiguillage soit maintenu en état de marche l'hiver, 6800 de ces dispositifs sont, au besoin, chauffés de 6 à 8 degrés sur le réseau CFF, un tiers électriquement et les autres au gaz. Au total, env. 25 gigawatt-heures d'énergie sont nécessaires par an. Une tâche difficile consiste à trouver l'équilibre entre une disponibilité maximale de l'aiguillage et une consommation d'énergie minimale. La solution: un placement judicieux des stations météo et des sondes de température ainsi qu'un logiciel de commande ingénieux.

Le ciment produit dans le Jura bernois est acheminé en wagons-silos dans toute la Suisse, via Frinvillier (voir photo).



Vers le futur avec le rail.

Depuis que l'entreprise a été créée, il y a plus de 120 ans, Ciments Vigier mise sur le trafic ferroviaire. L'entreprise investit à présent dans de nouveaux wagons-silos qui circulent quotidiennement sur le réseau ferroviaire dans toute la Suisse, en collaboration avec SBB Cargo.

TEXTE: SUSANNE WAGNER – PHOTO: GUY PERRENOUD

Que ce soit dans les tunnels, les piliers de pont ou les parois antibruit, le béton est désormais indissociable de notre vie quotidienne. Il s'obtient en mélangeant du ciment, de l'eau, du gravier et du sable. Avec 130 collaborateurs et une production annuelle de plus de 800 000 tonnes de ciment, Ciments Vigier, dans le Jura bernois, compte parmi les plus grandes cimenteries suisses. Depuis 1891, elle transforme des matières premières en ciment qui est aujourd'hui acheminé à plus de 50 % par rail dans tout le pays. Un retour sur le passé de l'entreprise montre que l'entreprise est liée au rail pour des raisons historiques: dès le départ, ce

mode de transport a joué un rôle important, car seul le chemin de fer pouvait autrefois transporter les grandes quantités requises.

«La densité du réseau ferroviaire en Suisse et la qualité de la prestation de SBB Cargo nous permettent de développer le transport sur rail», déclare Thierry Gaschen, directeur logistique chez Ciments Vigier. Ces dernières années, le fabricant de ciment a augmenté de 30 % le volume des transports par rail. Une telle politique de transport exige une grande confiance mutuelle et une collaboration à tous les niveaux. Et la collaboration est payante

pour les deux parties. Thierry Gaschen: «La collaboration avec SBB Cargo est très bonne dans l'ensemble.»

Le spécialiste en logistique cite, parmi les principaux points, la qualité des prestations, la capacité de réaction ainsi que la communication entre les collaborateurs de Ciments Vigier et le personnel de SBB Cargo. Pour l'heure, le fabricant de ciment fait transporter 400 000 tonnes de ciment par an par SBB Cargo. Une quantité qui, selon Thierry Gaschen, pourrait encore être augmentée dans des conditions optimales.

>

Les différentes matières premières nécessaires à la fabrication de ciment, telles que le gypse et les combustibles comme le charbon arrivent aussi à la cimenterie de Reuchenette, entre Bienne et Sonceboz, par train.

«Just in time» du Jura bernois vers toute la Suisse.

Le ciment est un de ces matériaux qui doit être livré «just in time» sur les chantiers ou dans les centrales à béton. Trois fois par jour, un train de marchandises du TWC se rend à Bienne. De là, les wagons sont acheminés vers les grandes gares de triage de Limmattal et Lausanne-Triage, puis vers 40 destinations différentes dans toute la Suisse. Pour les clients disposant de leur propre voie de raccordement, le transport se fait intégralement sur rail. Pour les autres, il s'agit de transports combinés rail-route, où les derniers kilomètres sont faits sur la route. Une fois à destination, le ciment en vrac est transféré pneumatiquement dans le silo du client.

Ciments Vigier a acheté 50 nouveaux wagons-silos à ses frais.

Ciments Vigier souhaite que le partenariat avec SBB Cargo se poursuive et lui a déjà confié les activités de manœuvres sur le site de Reuchenette-Péry. «Les collaborateurs de l'équipe de triage de SBB Cargo travaillent, agissent et œuvrent exactement comme le font les collaborateurs de Ciments Vigier», précise Thierry Gaschen.

A l'avenir aussi, l'entreprise misera fortement sur le transport ferroviaire écologique pauvre en émissions de CO₂. Depuis 2010, Ciments Vigier a acquis et mis en service 50 nouveaux wagons-silos de type Uancs par ses propres moyens car l'âge moyen des 150 wagons de Ciments Vigier circulant quotidiennement sur le réseau ferroviaire suisse est de 40 ans. Petit à petit, ils sont remplacés par des wagons plus performants. Avec un silo de 70 mètres cube en acier, un poids total de 90 tonnes et une longueur de 13,5 mètres, ces derniers permettent de transporter jusqu'à 69 tonnes de ciment en vrac. Autres avantages: les faibles émissions de bruit et une vitesse de déchargement accrue.

Les wagons montrent au quotidien et dans tout le pays l'adhésion de Ciments Vigier au rail. ■

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Reuchenette-Péry

DESTINATION

40 destinations en Suisse

MARCHANDISES

Ciment

WAGONS

Ciment en vrac Ucs/Uacs/Uancs; ciment en sacs: wagons navettes Hbils pour des livraisons aux commerces de matériaux de construction

DESTINATAIRES

Chantiers, entreprises de béton, commerces de matériaux de construction

Le ciment est transbordé du train sur des camions pour parcourir les derniers kilomètres sans voie de raccordement.



Le tracteur, en route pour une deuxième vie.

La modernisation du parc de véhicules de manœuvre comprend le retrofit des tracteurs de manœuvre. Cargo a pris place à bord d'un Tm 232 rajeuni.

TEXTE: BERNHARD RAOS – PHOTO: MARCEL STUDER



Le Tm 232 peut être dirigé par téléguidage, ce qui facilite sensiblement le travail du mécanicien. Sur la photo lors de la prise de vue, le mécanicien Arthur Walser.

Nul besoin de programme de remise en forme pour les agents de manœuvre: sur la voie qui relie la gare de Coire au quartier industriel, le tracteur Tm 232 traverse avec ses deux wagons quatre passages à niveau non protégés en quelques minutes. Pour limiter les arrêts, l'un des deux agents de manœuvre à bord saute du train avant chaque passage à niveau qu'il rejoint en courant pour arrêter le trafic routier avec des signes de la main. En contact visuel et radio, le mécanicien Peter Caseli est prêt à ralentir son tracteur de 30 tonnes à tout moment: «Nous formons une équipe bien rodée.»

Premier arrêt, la voie de raccordement d'un grand distributeur où est décroché l'un des deux wagons. Le néophyte comprend vite pourquoi le tracteur a quatre grandes vitres: une bonne visibilité est indispensable au conducteur qui ne cesse d'avancer et de reculer.

Il neige un peu, certes, mais les rails ne sont pas encore gelés. Les feuilles mortes en automne sont les plus redoutables, explique le mécanicien, car elles agissent comme du savon. La casquette enfoncée jusqu'aux yeux, Peter Caseli regarde souvent par la fenêtre ouverte sur le côté. Il conduit le second wagon à une entreprise de recyclage. Ici, voitures compressées et conteneurs de déchets s'entassent à côtés des rails.

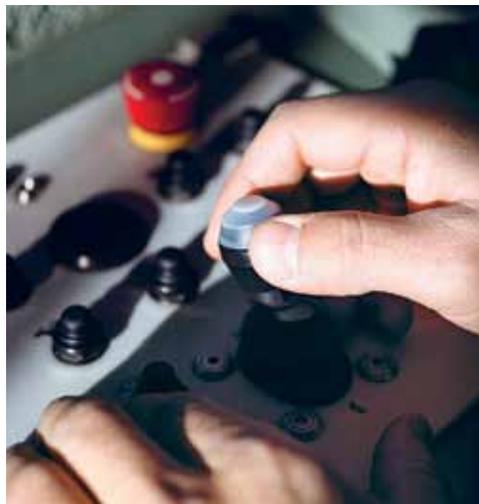
Priorité au trafic Voyageurs.

Sur le trajet du retour, Peter Caseli regarde sa montre: «Nous voulons arriver à notre conteneur-bureau avant le passage du train du Chemin de fer rhétique qui circule toutes les demi-heures. Le trafic Voyageurs a la priorité. Si nous arrivons trop tard, nous devons attendre.» Les agents de manœuvre courent à nouveau devant le train pour sécuriser les passages à niveau. Le timing est respecté, et le Tm 232 est guidé sur les rails depuis la centrale d'exploitation située près de l'aéroport de Zurich-Kloten vers Coire.

Dans la cabine de conduite du tracteur de manœuvre se trouve également Robert Mast, directeur Production Cargo Régionale (RCP) à Landquart et chef de Caseli. Landquart dessert la région qui s'étend de Flums à Domat/Ems. Robert Mast est l'un des «pères» du Tm 232: «C'est chez nous que le premier de ces véhicules transformés par retrofit a été mis en service en 2009. Nous avons ainsi contribué à remédier à ses défauts de jeunesse.» Les nouveaux appareils de commande, dont l'électronique n'était pas au point, étaient particulièrement

touchés. Il a également fallu ajuster la valve de freinage. Ces problèmes sont désormais résolus.

Le Tm 232 fait partie de la vingtaine de tracteurs de manœuvre de type Tm IV – leur ancienne appellation – transformés dans un premier temps par l'atelier industriel de Biel/Bienne. La construction de base des véhicules vieux de 40 ans avec châssis, ainsi que la transmission et le turbo-inverseur ont été conservés. Sont nouveaux le moteur diesel Caterpillar, un filtre à particules, la commande du véhicule et le téléguidage par radio fréquence,



Le tracteur de manœuvre peut être commandé à l'aide d'un joystick.

ainsi que le compteur de vitesse et la commande de sécurité. Le Tm 232 dispose également d'un système antipatinage qui évite le blocage des essieux.

Le tracteur ainsi modernisé devrait être opérationnel pendant 20 années supplémentaires. Directeur RCP, Robert Mast se montre plus réservé: «Cela dépendra de la durée de vie du nouveau moteur et des besoins opérationnels.» Ce petit tracteur à deux essieux peut certes dé-

Le nouveau téléguidage confère au tracteur un rendement accru.

placer jusqu'à 1000 tonnes en terrain plat et fonctionne mieux que son prédécesseur par temps froid, mais sa performance diminue à mesure que la charge et la pente augmentent. Sur le site de Landquart, Mast utilise une loco-

motive plus puissante pour les trains lourds transportant du pétrole.

L'écran que Caseli contrôle régulièrement est également nouveau sur le Tm 232. Toutes les données importantes pour le conducteur sont affichées ici: le nombre de tours du moteur, la température de l'huile moteur, la température du liquide de refroidissement, le niveau du réservoir de carburant, la tension de la batterie et la température de l'huile de graissage. Si une valeur limite est dépassée, les voyants correspondants s'allument en jaune ou rouge sur l'écran.

Peter Caseli a débuté son service à 3h40 ce matin. Il a alors pris en charge à Landquart et manœuvré un train de colis et un train postal, puis divisé et recomposé deux trains de marchandises à Coire. A présent, il transporte son dernier chargement au dépôt d'une société de boissons à Felsberg. Sur le chemin, il atteint sa vitesse maximale à 60 kilomètres par heure.

Caseli va chercher les wagons pleins, tout seul. Un rendement accru rendu possible par le nouveau téléguidage par radio fréquence. Le mécanicien attache le boîtier maniable autour de son cou et sort de la cabine de conduite. Depuis le sol, il guide son Tm 232 dans l'entrepôt, le rapproche lentement des tampons du wagon précédent, se hisse par-dessous et accroche l'attelage à vis et les boyaux des freins. Puis il reprend la route de Coire où il trie les wagons avant de reconduire son tracteur sur le site de Landquart. ■

CLAIR & NET

**LONGUEUR
HORS TAMPON**
7670 mm

POIDS TOTAL
30 t

**PUISSANCE MOTEUR
RÉGLÉE**
310 kW

**VITESSE MAXIMALE
AUTORISÉE**
60 km/h

**FORCE DE TRACTION
MAXIMALE
AU DÉMARRAGE**
90 kN

Les marchandises venant du nord pourraient rallier la ville portuaire de Gênes beaucoup plus rapidement – si le corridor était mieux organisé.



Accélérer le transport ferroviaire de marchandises en Europe.

Des mesures rapides et efficaces s'imposent pour éviter au rail de perdre du terrain face à la route dans le trafic européen de marchandises. Les CEO de quatre entreprises ferroviaires européennes, parmi lesquelles figure SBB Cargo, posent des exigences dans ce sens.

TEXTE: HEINI LÜTHY – PHOTO: TOM SCHAICH

Rotterdam est le plus grand port européen et la région de Milan l'un des principaux centres économiques du continent – par conséquent, la liaison entre ces deux pôles puis jusque Gênes constitue le corridor le plus important pour le trafic européen de marchandises.

L'axe Rotterdam–Milan s'étend sur un millier de kilomètres. Un train de marchandises qui parcourrait cette distance d'une traite arriverait à destination en douze heures. Or en réalité, il est régulièrement ralenti voire stoppé: en raison de standards techniques différents et de réglementations distinctes; les locomotives et les mécaniciens doivent être remplacés au passage de chaque frontière; les limites de capacité sont atteintes sur certains parcours, et les trains de marchandises doivent la priorité au trafic de voyageurs.

En décembre dernier, un groupe de haut niveau a lancé un appel aux instances concer-

nées, à savoir les responsables politiques et les exploitants d'infrastructures: les CEO des quatre entreprises ferroviaires SBB Cargo, BLS Cargo, DB Schenker Rail (Allemagne) et TX Logistik (Allemagne) ont présenté à Berlin un catalogue commun d'exigences pour Rotterdam–Gênes, le corridor de transit le plus important d'Europe.

› Les goulets d'étranglement infrastructurels doivent être éliminés. Sur cet axe, les plus critiques se trouvent à Oberhausen dans la Ruhr, ainsi qu'à Bâle, Chiasso et Milan. Le développement de l'infrastructure doit permettre à terme la circulation de trains d'une longueur de 1500 mètres.

› Le trafic de marchandises doit être revalorisé par rapport au trafic Voyageurs. Aujourd'hui, les trains de voyageurs ont généralement la priorité et les trains de marchandises doivent les laisser passer et attendre.

› L'interopérabilité doit être sensiblement améliorée. Ce qui implique une harmonisation des diverses réglementations nationales. Les différences abondent en effet: dans les documents à fournir, les normes de formation des mécaniciens, les formations de trains, le calcul du poids et du freinage, les prescriptions techniques, pour ne citer que quelques exemples. On compte aujourd'hui en Europe une vingtaine de systèmes de signalisation et de sécurité différents. L'écartement des rails est la seule constante dans le trafic ferroviaire international de marchandises.

Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, a ainsi résumé la situation dans sa présentation à Berlin, le 19 décembre: «Les sociétés ferroviaires se battent toujours et encore avec des dispositions nationales diverses, comme par exemple des procédures d'agrément fastidieuses ou des systèmes de sécurité différents. Ces coûts supplémentaires diminuent les avantages du >



trafic transfrontalier pour le rail. Ceci va clairement à l'encontre de l'objectif de libéralisation en Europe et défavorise le rail, concurrencé par la route.» Un exemple: parce que l'Italie a développé son propre système de contrôle des trains, SBB Cargo est contraint d'installer les équipements requis dans les locomotives qui circulent dans ce pays. Coût: 700 000 francs par locomotive.

Croissance du trafic de marchandises en Europe.

La raison qui sous-tend ces exigences est claire: les transports de marchandises sont amenés à croître en Europe. Et un règlement de l'Union européenne entré en vigueur en 2010 prévoit l'édification «d'une infrastructure ferroviaire de qualité et bénéficiant de financements suffisants». L'objectif consiste à relier les principaux centres économiques européens grâce à neuf corridors de trafic de marchandises internationaux.

Il existe déjà quelques parcours répondant à ces exigences, mais ils sont courts: la Suisse compte le Tunnel de base du Lötschberg et à partir de 2016 le Tunnel de base du Gothard ainsi qu'une partie des voies d'accès. La ligne de la Betuwe entre Rotterdam et la frontière hollandaise, une nouvelle ligne ferroviaire réservée au trafic de marchandises, en est un autre exemple.

Ces deux lignes ont notamment en commun d'être équipées du système moderne de

contrôle des trains ETCS qui autorise les grandes vitesses. Les tronçons suisses permettent une vitesse d'au moins 200 kilomètres par heure, même si les trains de marchandises actuels sont loin d'atteindre une telle allure, les voitures n'étant pas adaptées. Sur la ligne de la Betuwe, il est possible de circuler à 120 kilomètres par heure.

Avec la construction de ces corridors, les Pays-Bas et la Suisse font «figure de pionniers», a constaté Johannes Ludewig, Directeur de la Communauté européenne du rail (CER), au cours de la présentation. L'Allemagne et l'Italie sont en revanche «nettement en retard». L'Allemagne a ainsi non seulement retardé la construction des lignes mais également l'installation de l'ETCS. Il ne sert cependant à rien que deux pays investissent dans le réseau si les autres ne suivent pas, a poursuivi Ludewig: «la vitesse est déterminée par le maillon le plus lent de la chaîne.»



Présentent leur catalogue d'exigences (d.g.à.d.): Dirk Stahl (BLS Cargo), Karl Michael Mohsen (TX Logistik), Johannes Ludewig (CER), Nicolas Perrin (SBB Cargo), Alexander Hedderich (DB Schenker Rail).

Et Dirk Stahl, CEO de BLS Cargo, de conclure: «Les nouvelles infrastructures de la ligne de la Betuwe, du tunnel de base du Lötschberg et du Gothard doivent être désormais reliées pour devenir un corridor fluide et performant.» A l'image du transport routier qui bénéficie d'autoroutes directes depuis déjà de nombreuses années. ■



Le trajet Rotterdam-Gênes est le principal corridor de trafic de marchandises européen. En rouge: les tronçons bien aménagés.

Le trafic par wagons complets exige de la main d'œuvre. Il faut par exemple atteler chaque wagon à la main.



Nouveau numéro de téléphone pour la Disposition du trafic combiné.

Vous pouvez joindre tous les collaborateurs du Service Clientèle au même numéro:

depuis la Suisse:

0800 707 100

depuis l'Europe:

0800 7227 2224

avec un chiffre supplémentaire

Depuis le 1^{er} janvier 2012, un nouveau chiffre a été ajouté pour l'équipe Disposition du TC. La Disposition du TC est votre interlocuteur pour toutes les demandes concernant le Trafic combiné. Elle se charge de toutes les tâches administratives et opérationnelles pour Swiss Split, Rail & transbordement et Solutions clients.

Ce changement oblige à modifier l'attribution des touches pour la facturation et les questions générales.

Votre ligne directe pour le Service Clientèle:

Touche 1

commandes de wagons/d'agrès de chargement

Touche 2

ordre de transport ou systèmes en ligne

Touche 3

pour la Disposition du Trafic combiné (p. ex. tél. 051 221 64 99)

Touche 4

questions de facturation

Touche 5

questions/problèmes d'ordre général

L'Union des transports publics exige un trafic par wagons complets basé sur des critères d'économie d'entreprise.

La réalisation rapide d'un corridor de 4 mètres à travers la Suisse, l'aménagement des accès nord et sud ainsi que la promotion du trafic par wagons complets isolés (TPWCI): telles sont les exigences et les conditions définies par l'Union des transports publics (UTP) dans une prise de position écrite.

Cet écrit analyse les problèmes du trafic ferroviaire sur le territoire, d'une part, et à travers les Alpes, d'autre part, et formule des exigences en conséquence afin d'ouvrir de nouvelles perspectives au trafic de ces deux secteurs.

Il est évident que la population suisse s'attend à ce que le trafic de marchandises soit de plus en plus largement transféré sur le rail, à l'intérieur du pays aussi – pour des raisons de durabilité, mais également pour freiner l'engorgement des routes dû aux camions. Toutes les parties souhaitent en outre que le transfert du trafic transalpin, fixé dans la Constitution depuis des années, soit réalisé le plus tôt possible.

Les exigences de l'UTP en matière de transfert sur tout le territoire:

- > Le trafic par wagons complets isolés de SBB Cargo fonctionne bien et doit être conservé au moyen d'impulsions entrepreneuriales. De telles solutions supposent de se concentrer sur les points forts du trafic marchandises ferroviaires et d'avoir la liberté de modéliser l'offre et le réseau selon des critères d'économie d'entreprise.
- > Il convient de tout mettre en œuvre afin qu'une éventuelle concentration du système TPWCI gagne des trafics pour le rail et n'en perde pas.



Participez et gagnez: assistez au baptême de la locomotive hybride.

La première locomotive de manœuvre hybride Eem 923 est en phase de contrôle. Le 9 mars 2012 aura lieu la cérémonie de baptême de la nouvelle locomotive de manœuvre, qui sera ensuite remise officiellement à SBB Cargo. Le magazine Cargo met dix invitations en jeu, réservées à ses lecteurs.

Les personnes intéressées peuvent s'inscrire jusqu'au vendredi 2 mars 2012 sur www.sbbcargo.com/fr/hybride



Bonne chance!
Nous publierons le nom des gagnants sur www.cargo-blog.ch.

Conditions de participation: l'offre s'adresse à toutes les personnes physiques majeures, domiciliées en Suisse. Les collaboratrices et collaborateurs des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, des Chemins de fer fédéraux suisses SBB Cargo SA et de Stadler Rail AG et leur famille ne sont pas autorisés à participer.



La nouvelle locomotive hybride Eem 923 sera remise officiellement en mars à SBB Cargo.

Des records pour la campagne de betteraves sucrières.

2011 a été une excellente année pour la betterave à sucre. Plus d'1,8 million de tonnes de betteraves ont été transformées en 135 000 tonnes de sucre à Aarberg et à Frauenfeld. Cette quantité exceptionnelle a exigé des efforts logistiques de taille de la part de SBB Cargo: 925 000 tonnes, soit plus de la moitié des betteraves, ont été transportées en train; c'est un record depuis le lancement du nouveau concept de 2007 qui se concentrait sur 76 gares de chargement au lieu de 116. Un record aussi quant à la durée de la campagne – du 18 septembre au 29 décembre – et aux besoins en personnel et en moyens. Jusqu'à 300 wagons Eaos devaient se trouver chaque jour au bon endroit – et il fallait également coordonner la livraison avec les quelques milliers de betteraviers suisses.



La Re 620 est indispensable pour SBB Cargo.

Pack de services pour le moteur de SBB Cargo.

La Re 620 est la locomotive la plus puissante de la société suisse. Elle est en activité depuis plus de trente ans et... ça se voit. L'usure et la fatigue du matériel s'amplifient de façon notable depuis quelques années, de même que les réparations, les immobilisations et les coûts. De nombreuses pièces ne sont pratiquement plus réparables.

Mais, du fait de sa puissance, elle reste indispensable sur les parcours difficiles. Puisqu'il n'existe aucune autre locomotive comparable sur le marché, SBB Cargo a décidé de moderniser les 86 locomotives de série de ce type. Un examen a révélé qu'elles avaient encore suffisamment de réserve. Il faudra cependant remplacer de nombreuses pièces pour en assurer l'exploitation. Ce pack de services sera réalisé du printemps 2012 à l'été 2014.

Il est, entre autres, prévu de réviser les tableaux TUBO, refroidir et ventiler les appareils dans la cabine de conduite, installer un nouveau siège d'appoint pour dégager la voie d'évacuation, prendre des mesures pour éviter le court-circuit moteur et remédier aux fenêtres qui coïncent. Les propositions des collaborateurs SBB Cargo sont également prises en compte. Des sièges pneumatiques plus ergonomiques sont testés dans deux machines, et les locomotives seront en outre équipées de nouvelles tiges de frein.



Comment la téléphonie mobile a révolutionné l'Afrique.

Le marché de la téléphonie mobile n'a évolué nulle part ailleurs aussi vite qu'en Afrique. Mais les portables ne sont pas seulement utilisés pour papoter ou envoyer des SMS: ils révolutionnent et simplifient la vie économique. Et ils remplacent même l'argent liquide.

TEXTE: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Faire sonner une fois et raccrocher. Ce que nous faisons plutôt quand nous remarquons que nous avons composé un mauvais numéro est un code utilisé couramment en Afrique pour dire: rappelle-moi! Cela fonctionne dans la plupart des cas parce que les Africains ont l'habitude de ce genre de code. Cela veut dire que c'est le plus riche qui paie la communication.

Le nombre d'appels augmente constamment depuis des années. Plus vite que partout ailleurs dans le monde. Les experts estiment que les Africains, au nombre d'un milliard, possèdent aujourd'hui plus de 450 millions de por-

tables. Tendence largement à la hausse. En tête arrive le Nigeria avec près de 80 millions de portables, suivi par l'Afrique du Sud avec plus de 50 millions.

Un tiers du budget des ménages passe dans la communication.

De plus en plus d'Africains veulent pouvoir être toujours joignables, un luxe auquel ils ne veulent pas renoncer. Une étude a montré que les habitants des bidonvilles d'Afrique du Sud dépensent environ 28 % de leur revenu dans la

communication. Au Rwanda, ce chiffre atteint même 35 %. Et l'évolution continue. On calcule qu'en 2015, plus d'habitants d'Afrique subsaharienne auront accès au téléphone mobile qu'à l'électricité.

Les communications et les SMS ne révolutionnent pas seulement la vie privée. L'économie s'en ressent aussi. La microéconomie en particulier profite largement de l'expansion rapide des systèmes mobiles parce que cette communication rapide et bon marché évite de longs déplacements à pied. Les simples artisans par exemple qui se comptent en millions en Afrique >

réceptionnent les nouvelles commandes sur le portable. Ils peuvent ainsi planifier plus spontanément et économisent temps et trajets. Les paysans et les pêcheurs s'informent par SMS des prix du marché et peuvent ainsi organiser leurs stocks et leurs ventes de façon plus rentable qu'auparavant. Dans les régions reculées, l'aide médicale peut communiquer par portable avec le médecin en ville pour lui transmettre les symptômes et connaître son diagnostic et ses conseils quant au traitement et aux médicaments.

Au Kenya, le portable remplace déjà le compte bancaire.

Les grandes entreprises aussi savent exploiter l'amour des Africains pour leur portable. Les groupes lancent de gigantesques campagnes marketing par SMS et atteignent leur groupe cible grâce aux bannières sur portable. Au Kenya, un assureur inventif a développé une assurance-récoltes destinée aux petits paysans. Ils peuvent la contracter par portable, la conclusion du contrat leur est confirmée par SMS. Ils peuvent même payer la prime par portable! Safaricom, le géant local des télécommunications, a déjà convaincu des millions de Kenyans d'adopter son système de paiement mobile. En-dehors de Nairobi et de Mombasa, presque plus personne ne possède de compte bancaire traditionnel. Les paiements se font par portable.

Plus de portables, plus de croissance.

Une enquête de la London Business School a confirmé que la téléphonie mobile en Afrique avait effectivement fortement contribué au développement économique. 10 % de portables en plus pour la population globale dopent la croissance de 0,6 % dans les pays en développement, selon cette enquête.

Les politiciens des pays africains ont eux aussi découvert l'immense potentiel que la révolution mobile représentait pour eux. Au Mozambique par exemple, le parti démocratique d'opposition mène sa campagne électorale en envoyant des SMS sur les portables de jusqu'à 10 000 citoyens. Au Ghana, les politiciens prévoient d'appeler les citoyens sur leur portable pour recueillir leur voix aux élections de 2012. Sans qu'ils doivent rappeler. ■



Médias sociaux en logistique: misent sur le rail.

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

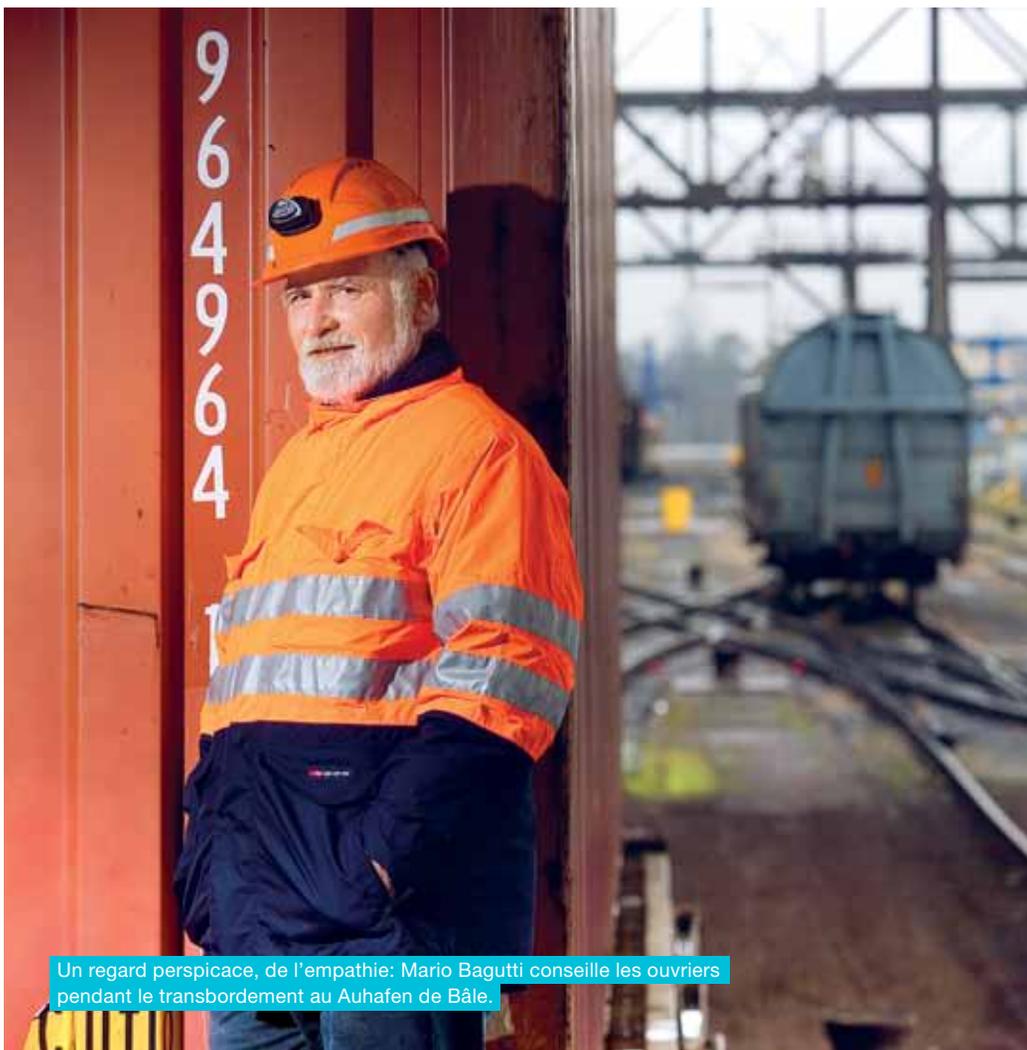
Les plates-formes de médias sociaux comme XING, Facebook, Twitter gagnent en importance dans le nouveau e-commerce 2.0. Force est d'admettre que c'est plus qu'une mode passagère. Les médias sociaux sont devenus un véritable mode de communication dans notre économie et notre société. Cette nouvelle forme de dialogue en réseau s'est également établie dans la branche logistique. C'est ce que révèle une étude de l'école supérieure de Bremerhaven (Allemagne) qui a enquêté auprès de plus de 300 sociétés et de divers transporteurs et logisticiens du domaine du trafic ferroviaire.

L'étude démontre que le trafic ferroviaire de marchandises a saisi l'opportunité présentée par les médias sociaux. Outre XING qui reste le favori, les forums spécialisés sont aussi très appréciés pour communiquer avec les partenaires du marché. L'accent porte sur l'amélioration des relations publiques et de la gestion de la relation client (CRM). Plus de 70 % des transporteurs et logisticiens actifs dans le trafic ferroviaire trouvent l'emploi des médias sociaux important, très important voire indispensable.

Des applications jusqu'alors sous-estimées de communication en temps réel pour améliorer le service clientèle, développer de nouvelles prestations/produits et exploiter de nouveaux domaines d'activité s'avèreront déterminantes dans les discussions sur les médias sociaux. Autre point fort: le recrutement et la marque employeur. Les jeunes ont aujourd'hui recours aux réseaux sociaux et veulent y dialoguer avec leur futur employeur. Il faut donc que le rail communique de façon moderne et adaptée avec le groupe cible dans les réseaux sociaux afin de se donner une image d'employeur attrayante.

Il est de l'intérêt des logisticiens qu'ils proposent leurs prestations et transports sur rail, route, eau ou dans les airs, de se préparer à l'e-commerce 2.0 parce qu'il va considérablement se développer à l'avenir et que les évolutions sont de plus en plus dynamiques sur le Web. Des interactions individualisées et mobiles jouent un rôle croissant dans la communication en ligne avec les partenaires et les clients de la chaîne logistique. Les réseaux sociaux, en plus de la communication en temps réel, sont de véritables moteurs qui permettent d'avoir des processus commerciaux plus rapides et plus efficaces. Les logisticiens devraient saisir cette chance de développement sans tarder parce que l'avenir se prépare maintenant.

M^{me} Heike Simmet est professeure en économie d'entreprise et responsable du laboratoire Marketing et Multimédia (MuM) de l'école supérieure de Bremerhaven.



Un regard perspicace, de l'empathie: Mario Bagutti conseille les ouvriers pendant le transbordement au Auhafen de Bâle.

Dans ce travail, il faut savoir se mettre à la portée des gens.

Mario Bagutti s'assure que les wagons de marchandises de SBB Cargo sont chargés et déchargés soigneusement. Il lui faut pour cela non seulement des connaissances techniques mais aussi de l'empathie et aimer communiquer.

TEXTE: ESTHER BANZ – PHOTO: GUY PERRENOUD

«Je n'aime pas spécialement conduire», explique Mario Bagutti sur la route du port bâlois, les yeux rivés sur la chaussée. «Je n'ai passé le permis que très tard et uniquement pour en venir au train.» Il sourit en ajoutant: «Je ne pourrais pas exercer ce métier sans voiture. Je passe la majeure partie de mon temps à l'endroit où l'on charge et décharge nos wagons, à savoir sur la voie, auprès des clients.»

Le vent siffle dans le Auhafen, au bord du Rhin. Mario Bagutti se trouve souvent à cette «porte d'entrée de la Suisse» où des milliers de tonnes de marchandises sont importées quotidiennement, en provenance du monde entier. De nombreuses entreprises organisent ici le transbordement et la distribution dans le reste du pays via SBB Cargo. Des hommes en orange s'affairent sous d'immenses grues, une composition de train arrive. Bagutti connaît un bon nombre d'ouvriers, il va vers eux, leur tend la main.

A 56 ans, il est «Coach assistant de formation technique» (CAT Ass) c'est-à-dire qu'il montre aux clients et à leurs ouvriers comment éviter d'endommager les wagons de SBB Cargo pendant le transbordement. Et il y regarde de près dès qu'on constate qu'une entreprise n'est pas très soigneuse dans son travail. Il explique alors aux responsables quelles en sont les conséquences, financières surtout, puisqu'on fait appel aux clients pour payer les dommages causés pendant le transbordement: «Ça peut coûter cher et tout le monde préfère éviter. Une fissure dans le toit par exemple peut causer la perte de tout le chargement si la pluie venait à s'infiltrer.»

Le poste de M. Bagutti n'existe que depuis avril 2010. Cette fonction exige, entre autres, de bonnes connaissances techniques et un bon contact – de tempérament patient et communicatif, passionné de voile, il semble prédestiné pour ce travail. Après de nombreuses années passées dans la navigation, il est entré en 2002 chez SBB Cargo comme visiteur (aujourd'hui «contrôleur technique Cargo», TKC), personne chargée de vérifier l'aspect technique et de s'assurer que seuls les trains correctement chargés prennent le départ. Il occupe aujourd'hui encore cette fonction à 15%: «Pour garder un lien avec le côté pratique et pour ne pas me mettre à penser qu'en termes de directives.»

La zone géographique confiée à la charge de M. Bagutti s'étend de Bâle à l'Oberland bernois et à l'ouest de la Suisse alémanique. Il arrive souvent sans crier gare chez les clients et observe les ouvriers pendant qu'ils chargent et déchargent. Il leur explique également les li-

MARIO BAGUTTI

fête l'an prochain ses dix ans de service au sein de SBB Cargo. M. Bagutti a 56 ans, est marié et père de deux enfants. Il habite à Pratteln (BL) et aime les voyages lents, sur le rail ou sur l'eau.

mites de volume et de poids à ne pas dépasser sur certains parcours. Et qu'ils doivent se manifester s'ils constatent des dommages sur les wagons. Pas si simple! «Oui», explique ce père de deux enfants, «il faut savoir se mettre à la portée des gens et faire preuve de bienveillance. Je suis sûr que les gens ne cassent pas intentionnellement, ni par méchanceté. Cela arrive par ignorance. Ou parce que personne n'a encore jamais réclamé.»

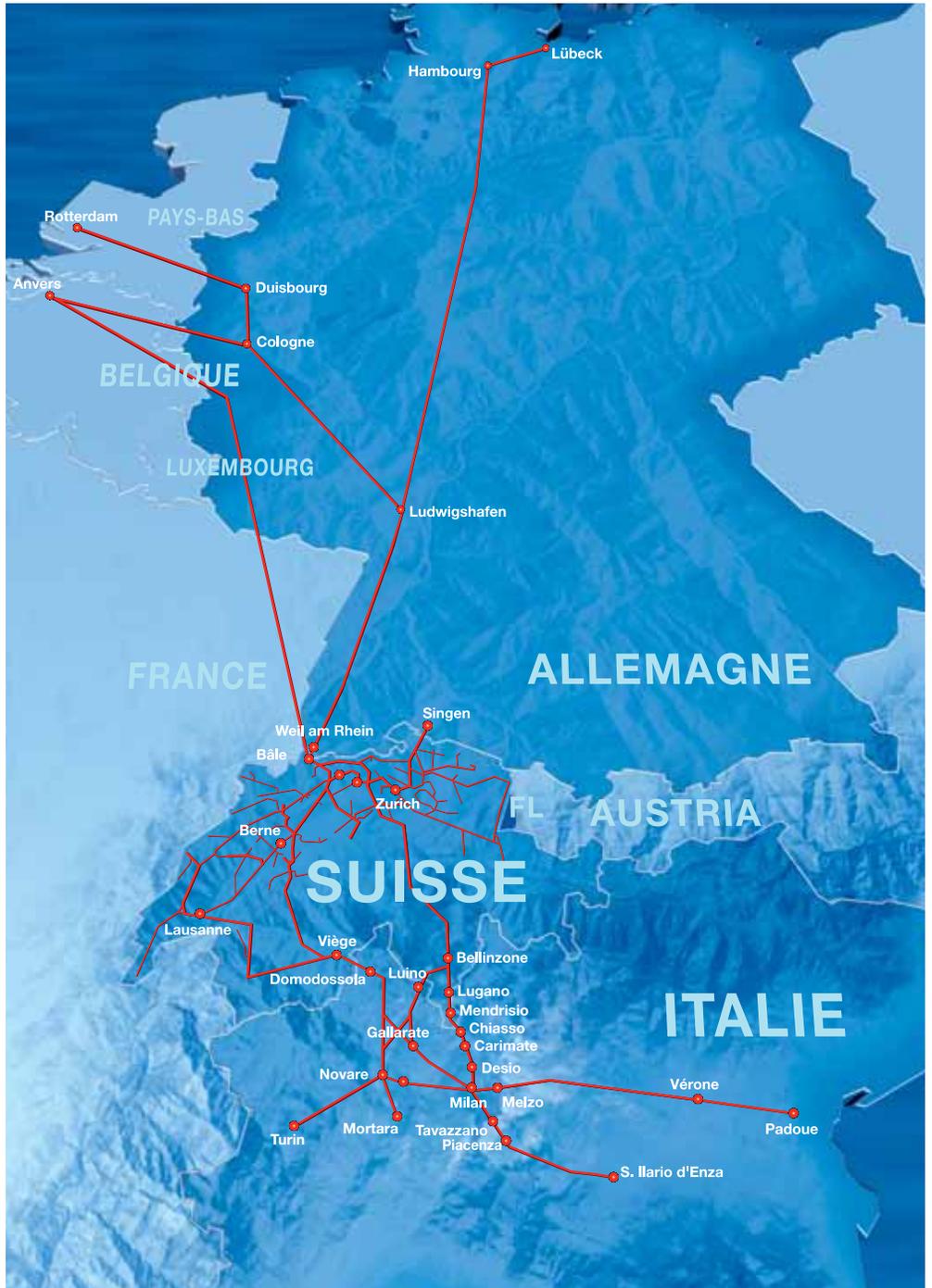
Le travail de persuasion que M. Bagutti entreprend chez les clients est payant pour l'entreprise à plusieurs niveaux: il améliore la sécurité, prévient les conflits et les frais, pour les clients aussi. Si son travail porte ses fruits, cela tient plus à son enthousiasme qu'à la réalité des chiffres: le transport de marchandises est sa grande passion. ■

3 questions.

Quelle a été votre 1^{re} prestation logistique?
Dans l'armée. J'y étais pontonnier. Nous devions construire puis démonter un pont de 7 tonnes. Le tout à la main et en partie de nuit. Tout devait donc être coordonné avec précision.

Si je vous dis «chaos», à quoi pensez-vous?
Que je n'aime pas ça. Il faut toujours garder son sang-froid et penser de façon structurée.

Y a-t-il un talent que vous aimeriez avoir?
Bien sûr, lorsqu'il s'agit d'ordinateur! J'aimerais beaucoup mieux maîtriser les programmes les plus divers.



Impressum.

cargo 1|12. Février 2012 Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Heini Lüthy (direction), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Werbekontor, 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 73, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/fr/magazine

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

Vous désirez un abonnement gratuit?
 Vous trouverez le formulaire en ligne sur: www.sbbcargo.com/fr/cargomagazin. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

Changement d'adresse ou d'abonnement
 Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse

Service Clientèle:

SBB Cargo AG
 Service Clientèle
 Centralbahnstrasse 4
 4065 Bâle
 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

SBB Cargo International
 Riggbachstrasse 8
 4600 Olten
 Suisse
 Tél. Suisse 0800 707 100
 Tél. Europe 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.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

- www.cargoblog.com
- www.facebook.com/SBB_CFF_FFS_Cargo
- www.twitter.com/sbbcargo
- www.youtube.com/sbbcargovideos
- www.flickr.com/cargo-blog
- www.issuu.com/sbbcargo



Nous empruntons de nouvelles voies et développons, de concert avec nos clients, des solutions durables pour des exigences de transport complexes. Ainsi, nous parvenons à mettre maint projet pionnier sur les rails, considéré d'une grande utilité pour nos clients. Nous sommes en faveur d'une Suisse à la pointe du progrès. Jugez-en par vous-même sur www.sbbcargo.com

