

cargo

Rouleaux d'acier. ThyssenKrupp achemine ses coils par rail vers l'industrie automobile italienne. 6

Fer liquide. Dans la Sarre, SBB Cargo transporte du métal brut à 1400 degrés. 10

Ferraille. La principale entreprise suisse de recyclage mise sur le train. 14

Sculptures de fer. Les œuvres monumentales de Bernhard Luginbühl requièrent un suivi spécial. 16



Ballast. 4

Nouvelle plate-forme. Nouvelles annonces. Nouveau terminal. Et bien d'autres nouveautés.

Du bassin de la Ruhr vers l'industrie automobile italienne. 6

SBB Cargo prolonge son axe de transport pour les coils d'acier.

Exploiter les synergies. 9

Carte blanche à Moreno Krattiger, directeur de Panlog AG.

Fer liquide en déplacement. 10

Dans la Sarre, SBB Cargo achemine du métal brut à 1400 degrés sur 20 kilomètres.

Gain de temps au lac Majeur. 12

Re 484: adieu au changement de locomotive – malgré des réseaux ferrés différents.

La ferraille broyée emprunte le rail. 14

La principale entreprise suisse de recyclage mise sur SBB Cargo.

Les œuvres d'art voyagent en première classe. 16

Les créations de Bernhard Luginbühl, lourdes et encombrantes, requièrent une logistique spéciale.

Cargaison infernale. 17

ChemOil transporte du soufre bouillant.

Conseiller à la clientèle. 18

Eduard Loew est responsable Vente Suisse chez SBB Cargo.

Photo de couverture: Vingt kilomètres séparent la fonderie de l'aciérie; le fer liquide doit être acheminé d'un site à l'autre. Image: un wagon torpedo dans l'usine Saarstahl de Völklingen, avant le déchargement. Photo: Hansjörg Egger.

Souhaitez-vous vous abonner gratuitement?

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)512 29 00 69 ou par courrier à

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

Impressum.

cargo 2 | 05. Juillet 2005. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 30 000 exemplaires. **Rédaction** Martin Radtke (responsable), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Benno Grüter, Erwin Rosenast, 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)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66, cargomagazin@sbb.ch, 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 à chaque fois un exemplaire justificatif.



«Le transport de produits pour le compte de l'industrie de l'acier est l'une des compétences phare de SBB Cargo.»

Chère lectrice, cher lecteur

A l'occasion de «transport logistic», le salon leader de la branche des transports à Munich, SBB Cargo a réuni des personnalités de la branche logistique. Celles-ci ont débattu des toutes dernières évolutions du transport ferroviaire transfrontalier de marchandises, au cours des forums que nous avons organisés. Les nombreuses discussions qui ont eu lieu à notre stand peuvent se résumer comme suit: l'ouverture du marché du trafic ferroviaire de marchandises est appréciée, la nouvelle situation de concurrence incitant les transporteurs à fournir de meilleures prestations; même écho à propos de la responsabilité des transports transfrontaliers, que nous assumons d'un seul tenant sur l'axe Nord-Sud – un service pionnier.

Le transport de produits pour le compte de l'industrie de l'acier est l'une des compétences phare de SBB Cargo. D'où le choix de l'acier comme thème central de cette édition *cargo*. Depuis de nombreuses années, nous collaborons étroitement avec Swiss Steel. Moreno Krattiger, directeur de Panlog AG, l'entreprise logistique de Swiss Steel, milite en faveur d'une meilleure exploitation des synergies entre les partenaires commerciaux (page 9).

Autre ténor de l'industrie de l'acier: ThyssenKrupp. A notre grande satisfaction, l'entreprise a choisi SBB Cargo pour le transport d'acier laminé destiné à la production automobile, en Italie du Nord. Depuis début mai, deux convois de coils au minimum circulent chaque semaine du bassin de la Ruhr en direction du sud (pages 6 et suivantes). Avec ce transport, SBB Cargo a

prolongé le parcours de transit Allemagne-Italie jusque dans le bassin de la Ruhr. Par ailleurs, elle a également posé les bases du trafic par wagons isolés en provenance de cette même région.

Depuis début avril, SBB Cargo convoie du fer liquide pour le compte de la société Saarstahl. Neuf paires de trains font quotidiennement la navette entre le haut-fourneau et l'aciérie. Aucun des deux sites de production ne disposant d'un entrepôt, la production se fait à même les wagons. Pour le transport de ce chargement à 1400 degrés Celsius, SBB Cargo veille à ce que la chaîne logistique ne s'interrompe jamais. «L'acheminement de fer liquide constitue l'un de nos transports les plus délicats»: Wolfgang Wainer, responsable Economie des transports chez Saarstahl, souligne ainsi l'importance de ce transport qui se déroule entièrement sur territoire allemand (pages 10 et suivantes).

Je vous souhaite une agréable lecture!

Bien cordialement

Paul Wittenbrink

Responsable Marketing & Sales

Nouvelle plate-forme Cargo Domino.

SBB Cargo et l'association spediBeo ont inauguré, à Thoune, une nouvelle plate-forme pour le produit Cargo Domino.

Avec la nouvelle plate-forme de Thoune, SBB Cargo et les entreprises de transport de l'association spediBeo proposent une véritable alternative au transport exclusivement routier pour les clients de l'Oberland bernois ne disposant pas de voie de raccordement. SBB Cargo organise les transports sur rail en provenance de toute la Suisse à destination de Thoune, ainsi que la distribution précise par camion depuis Thoune jusque chez les clients.

Les chariots se transforment en wagons de marchandises.

En mai, SBB Cargo a donné le coup d'envoi de sa première campagne d'annonces en Suisse. Les prestations que l'entreprise fournit à la population suisse y sont présentées de façon originale.

Les annonces sont pour le moins insolites: elles présentent non pas des locomotives ou des wagons de marchandises, mais le fret transporté en continu dans les wagons de marchandises, qui reste la plupart du temps invisible pour la population. Avec cette campagne, SBB Cargo souhaite attirer l'attention sur les prestations concrètes qui se cachent derrière des chiffres abstraits tels que «58 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année» ou «10 milliards de tonnes-kilomètres».

Les annonces rappellent des sujets typiques du transport – produits de fonte brute ou pétrole –, tout en affichant des collections de vêtements ou les chariots bien garnis de grands distributeurs suisses. Au total, la campagne compte huit motifs, tous accompagnés du slogan «Comptez sur nous».

► www.sbbcargo.com/fr/campagne



Comptez sur nous.  SBB CFF FFS Cargo

Pour vos achats quotidiens: SBB Cargo.

Tonnes de marchandises et tonnes-kilomètres, sous un angle concret.

Photo: Guy Perrenoud



Coup de ciseau fédéral.

Nouveau terminal pour la Suisse romande.

Mi-avril, le premier terminal destiné au trafic combiné de Suisse romande a été mis en service à Chavornay, dans le canton de Vaud.

Le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a inauguré la plate-forme de transbordement moderne pour conteneurs et caisses mobiles. Le terminal Terco, qui s'étend sur 30 000 mètres carrés, comporte quatre voies; il est avantageusement situé dans une zone de développement industriel, entre Yverdon et Lausanne. Après une période de lancement, des trains-blocs de conteneurs devraient, dans un premier temps, circuler trois fois par semaine entre Chavornay et Bâle-Kleinhüningen.

Manifestation professionnelle pour la **branche des huiles minérales.**

ChemOil Logistics, une filiale de SBB Cargo, a invité des représentants de la branche des huiles minérales à une réunion, mi-avril. Elle y a fourni des informations sur les évolutions en cours.

ChemOil a pour objectif de réunir régulièrement les spécialistes de la branche des huiles minérales, afin de débattre avec eux de thèmes d'actualité. Lors de cette réunion, Christoph Garbrisch, responsable de l'Evolution des affaires Véhicules chez SBB Cargo, a présenté les changements à venir dans le nouveau droit d'exploitation des wagons, suite à l'uniformisation visée sur le plan international. Arnold Berndt, responsable adjoint de la section Trafic marchandises à l'Office fédéral des transports, a exposé les principes et les effets du subventionnement du prix du sillon, ainsi que les développements correspondants. Quant à Barbara Schoch, du Centre Service Clientèle, elle a montré qu'il était possible de simplifier radicalement les tâches administratives – grâce à un échange électronique des données de transport entre clients et entreprises ferroviaires de transport de marchandises.

Photo: Thomas Stutz



Matériaux d'excavation sur le rail: Bâle St. Johann.

Transport de **matériaux d'excavation.**

De février à mai 2005, SBB Cargo a acheminé quelque 80 000 tonnes de matériaux d'excavation du chantier de Novartis (Bâle) à Rümlang.

SBB Cargo a transporté 1000 tonnes de matériaux d'excavation par jour, du grand chantier de Novartis, à Bâle St. Johann, à Rümlang ZH, où Eberhard Recycling AG exploite des installations pour le traitement de matériaux du sol. Le recours au rail a permis de délester le réseau routier de près de 5600 trajets par camion.

SBB Cargo et l'entreprise Eberhard Recycling AG, sise à Kloten et spécialisée dans les travaux de génie civil et la décontamination du sol, ont déjà collaboré avec succès sur plusieurs gros projets. Le périmètre de Bâle St. Johann et l'installation de Rümlang étant pourvus de voies de raccordement, le transport ferroviaire continu s'avère pratique, écologique et économique.

Dans les années à venir, le siège central de Novartis, à Bâle St. Johann, et ses nombreux bâtiments destinés à la recherche, à la production et à l'administration, seront transformés en un campus du savoir.



Photo: Robert Sprang

Des débats publics qui ont suscité un vif intérêt: ici à propos du trafic combiné.

Présence remarquable au salon.

A l'occasion de «transport logistic», l'un des salons leaders de la branche des transports, SBB Cargo et ChemOil Logistics ont présenté leur offre. Les visiteurs se sont surtout intéressés aux débats publics et aux solutions clients.

SBB Cargo a organisé sept forums de discussion publics. Des personnalités issues de diverses branches y ont débattu des toutes dernières nouveautés du trafic ferroviaire transfrontalier de marchandises, devant un public fort intéressé. Le fait que SBB Cargo propose des prestations de transport d'un seul tenant sur le parcours Allemagne–Suisse–Italie a recueilli un écho particulièrement favorable.

La diversité et la complexité des prestations logistiques que SBB Cargo assure pour ses clients ont été présentées, assorties de solutions clients d'envergure. Lors de ce salon, SBB Cargo a annoncé qu'elle continuerait à investir dans des chaînes logistiques encore plus efficaces. La preuve: une nouvelle plate-forme vient tout juste d'être inaugurée à Duisbourg, en Allemagne, alors qu'une autre est également prévue à Turin, en Italie. Elle devrait être mise en service d'ici au mois de décembre.

L'axe de l'acier se prolonge.



Les transports de coils pour la société ThyssenKrupp Stahl AG ont permis à SBB Cargo de prolonger l'axe Allemagne-Italie jusque dans le bassin de la Ruhr. En créant une nouvelle plate-forme à Duisbourg, SBB Cargo pose un jalon supplémentaire dans sa stratégie Nord-Sud.

Le nouveau train complet de SBB Cargo, en provenance du bassin de la Ruhr, traverse au moins deux fois par semaine la Suisse, en direction de l'Italie. A son bord, plus de mille tonnes d'un matériau dont on forge des objets mythiques – voitures élégantes, laquées, sportives. Mais au départ, il y a le coil: un énorme rouleau d'acier de 15 à 25 tonnes qui, s'il est lourd, n'est pas moins fragile. Sensible à l'humidité et à la pression, il est transporté dans des wagons spéciaux destinés au transport de l'acier, les wagons «Shimmns». Les coils du bassin de la Ruhr sont produits par le principal fabricant d'acier brut en Europe, la société ThyssenKrupp Stahl AG, à Duisbourg. Si celle-ci peut aujourd'hui effectuer sur le rail, avec SBB Cargo, l'ensemble du trajet qui la sépare de Desio, au nord de l'Italie,

c'est parce que SBB Cargo propose des trains circulant en continu d'Allemagne en Italie, en collaboration avec ses filiales.

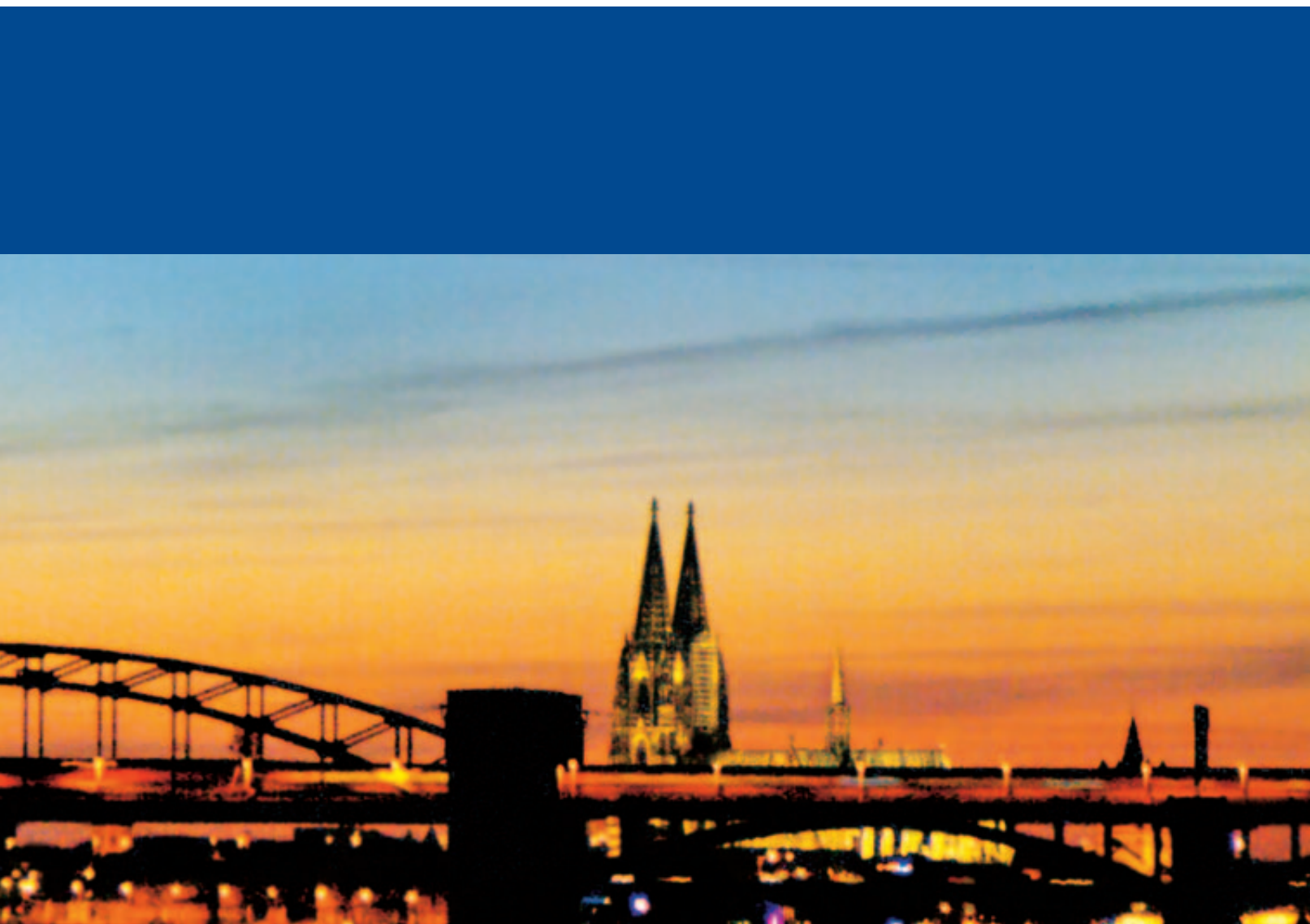
Un concept exemplaire.

«Nous souhaitons trouver un partenaire qui assume la responsabilité sur toute la relation, de A à Z»: voilà comment Dieter Lindenblatt, directeur de ThyssenKrupp Stahl AG, justifie la décision en faveur de SBB Cargo. Le «patchwork» du trafic international, soit l'implication de multiples sociétés dans un même transport, ne lui semble plus en phase avec la réalité. A ses yeux, le fait que SBB Cargo assume l'entière responsabilité du transport constitue une nouvelle base, décisive pour l'avenir. «Une entreprise ferroviaire fiable et performante est du plus haut intérêt

SBB Cargo – partenaire sur l'eau et sur le rail.

Les producteurs d'acier du nord de l'Europe, qui souhaitent exporter leurs produits vers le nord de l'Italie, ont le choix entre différentes chaînes logistiques. Si les sites de production sont établis à proximité immédiate de l'eau, les marchandises sont souvent acheminées par le Rhin vers Bâle, où elles sont transbordées sur le rail avant d'entamer leur trajet vers le sud. Ce type de parcours peut aussi répondre à la nécessité de disposer d'un entrepôt intermédiaire avantageux. Dans les autres cas, il est préférable pour les clients d'avoir recours au train pour l'ensemble du trajet. Quelle que soit l'option logistique envisagée, SBB Cargo propose des solutions optimales.

pour l'industrie de l'acier», explique Lindenblatt. Il ne s'agit pas là d'une simple déclaration



Dieter Lindenblatt, directeur de ThyssenKrupp.

d'intention, comme le prouve la répartition des transports de ThyssenKrupp: la société achemine à ce jour 40% de ses marchandises par le rail, 40% par voie d'eau et 20% par la route.

**« Nous souhaitons
trouver un partenaire
qui assume la
responsabilité sur toute
la relation, de A à Z. »**

Dieter Lindenblatt

Bien qu'il soit encore tout récent, le transport de coils de ThyssenKrupp s'est jusqu'à présent déroulé sans difficulté majeure. Et ce, alors même que Lindenblatt le qualifie d'«ambitieux». Ambitieux, puisque les envois doivent parvenir à destination en parfait état et dans les délais convenus, afin de garantir l'approvisionnement des clients. Mais aussi parce que les deux trains ►



A la fois lourds et fragiles: les coils, ici en transbordement à Desio.

complets sont formés de différents wagons provenant de quatre sites de production des régions de Bochum et de Dortmund. Dortmund Eisenbahn assemble les wagons pour SBB Cargo et les convoie jusqu'à Cologne-Eifeltor, où ils sont pris en charge par SBB Cargo Deutschland. A Bâle, ils repassent sous le contrôle de la société-mère, qui les confie plus tard à sa filiale SBB Cargo Italia, pour la dernière étape sur rail entre

Chiasso et Desio. Sur la plate-forme de Desio, les coils sont transbordés dans des camions avant d'être livrés aux destinataires via le réseau routier.

Nouvelle plate-forme à Duisbourg.

Les convois d'acier circulant directement d'Allemagne en Italie figurent dans l'offre de SBB Cargo depuis mai 2004; avec Saarstahl AG, l'entreprise ferroviaire a acquis un client important dans ce segment. Saarstahl transporte principalement du fil laminé de la Sarre jusqu'au sud du lac de Côme. En assurant des transports pour ThyssenKrupp, SBB Cargo a sensiblement progressé vers le nord de l'Allemagne. Afin de permettre à d'autres expéditeurs de la région de transborder sans difficulté leurs marchandises sur le rail et de bénéficier d'un transport rapide et fiable en direction du sud, SBB Cargo établit actuellement une plate-forme à Duisbourg.

Cette plaque tournante, qui dispose d'une surface de stockage abritée de plus de 36 000 mètres carrés, de voies ferrées à ciel ouvert ou couvertes, ainsi que d'installations de transbordement modernes, peut réceptionner toutes sortes d'acier, du papier, des palettes de marchandises commerciales, des big bags ou du bois. SBB Cargo organise le transbordement et le transport soit de gare à gare, soit de porte à



SBB Cargo, désormais jusqu'à Duisbourg.

porte (trajets routiers en provenance et à destination des gares inclus). Pour la remise de wagons vides ou chargés, SBB Cargo collabore avec l'entreprise locale d'usport rail.

Les destinataires de la marchandise disposent d'une installation analogue à Desio, au nord de l'Italie. D'ici à fin 2005, une nouvelle plate-forme gérée par SBB Cargo devrait être construite à Turin. Ainsi, les producteurs d'acier allemands et l'industrie automobile italienne – autrement dit coils et voitures de rêve – se rapprochent un peu plus encore.

Texte: Ursula Homberger. Photos: Uwe Niehuus, Hansjörg Egger.

SBB Cargo Deutschland rejoint Duisbourg.

Début juin 2005, SBB Cargo a déplacé son siège allemand de Cologne à Duisbourg, suite à l'extension de ses prestations au bassin de la Ruhr. SBB Cargo prend ainsi en compte l'importance de la plate-forme de Duisbourg. Par ailleurs, cette mesure lui permet d'établir personnel, locomotives et savoir-faire aussi près que possible du marché du transport du bassin de la Ruhr.

Voici la nouvelle adresse:

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

Profiter de synergies au travers de partenariats.



Moreno Krattiger

est directeur de Panlog AG qui appartient au groupe Swiss Steel. Panlog gère les intérêts logistiques des entreprises de production sur les différents sites. Sa compétence est essentiellement axée sur les flux de marchandises liés à la logistique d'approvisionnement, de stockage, de distribution et de recyclage. Chaque année, Panlog transporte par le rail, la route et les voies fluviales 2,5 millions de tonnes de fret en provenance et à destination de la Suisse.

En intégrant deux aciéries en Allemagne au début de cette année, Swiss Steel est devenu un groupe sidérurgique international. A ce jour, la capacité de production des quatre aciéries, six usines de laminage et trois usines spécialisées dans l'acier calibré s'élève à 2,5 millions de tonnes d'acier par an. Le groupe emploie 5300 salariés et réalise un chiffre d'affaires annuel de 2,5 milliards de francs suisses.

Panlog veut organiser ses transports selon la nature des marchandises transportées et exploiter de façon optimale les avantages spécifiques de chaque mode de transport. L'objet de partenariats à long terme est d'apporter de nouvelles solutions. Outre les aspects relatifs à la gestion commerciale et industrielle, qui priment, ces solutions doivent prendre en compte des critères tels que «prestations de haute qualité», «logistique sur mesure» et «respect de l'environnement».

Les fluctuations du coût des matières premières et la diversité de nos produits requièrent une grande flexibilité et la continuité absolue de toute la chaîne logistique. Ainsi, en matière de logistique d'approvisionnement, il convient de mettre les matières premières à disposition des

interentreprises au sein du groupe Swiss Steel et avec nos partenaires commerciaux. L'accord conclu entre SBB Cargo et Panlog pour des activités de triage dans la gare de Emmenbrücke, par où transitent les plus gros tonnages de Swiss Steel, en est un exemple. Panlog a besoin d'une très grande flexibilité dans la distribution et la prise en charge des wagons sur le site. La solution créative permet désormais à Panlog de mieux exploiter l'infrastructure de triage et d'employer le personnel à meilleur escient. La flexibilité n'en est que plus grande. En contrepartie, cela a permis à SBB Cargo de varier la structure des coûts. Il en résulte une situation gagnant-gagnant.

En étroit partenariat.

Après l'expansion de Swiss Steel, Panlog s'emploie actuellement à regrouper les volumes de transport, à optimiser l'intervention des partenaires de transport, à tirer profit des moyens de communication modernes, à harmoniser les processus de travail et à intégrer des systèmes informatiques dédiés. Nous poursuivons ainsi un seul et unique but: demeurer une entreprise spécialisée dans la logistique de l'acier, performante et concurrentielle, et ce, bien que les conditions aient changé. Pour atteindre ce but, il nous faut travailler en étroit partenariat avec des entreprises de transport proches des clients, qui, au travers de solutions logistiques individuelles et spécialisées, nous apportent une réelle valeur ajoutée.

Traditionnellement, les produits que nous transportons et les chemins de fer sont étroitement liés. De ce fait, Panlog est tributaire d'une bonne collaboration et de prestations de grande qualité de la part de ses partenaires du transport ferroviaire. Nous suivons très attentivement le développement de l'Open Access et les efforts des compagnies de chemin de fer européennes pour se conformer aux nouvelles exigences du marché. Car, dans l'avenir aussi, Panlog veut résolument tirer profit d'une plus grande efficacité dans le fonctionnement des entreprises ferroviaires de transport de marchandises.

Photo: Robert Sprang.

« Il faut tirer profit des synergies interentreprises. »

Moreno Krattiger

unités de production en temps voulu, si possible sans stockage intermédiaire. La logistique de stockage et de distribution doit veiller à ce que les processus continus et les flux intégrés de marchandises soient exploités de manière optimale. Car, à l'issue du processus de fabrication, les produits doivent pouvoir être expédiés sans délai et, si possible, à nouveau sans stockage intermédiaire.

Panlog aussi doit faire face à des contraintes imposées par la politique des transports, à des restructurations chez des partenaires majeurs ou à un manque de capacité de certains modes de transport. Néanmoins, nous avons besoin de solutions qui nous mènent au-delà des frontières et qui nous permettent d'assurer une livraison juste-à-temps de qualité.

Des solutions créatives.

Pour satisfaire à ces exigences dans un marché en pleine expansion où les coûts sont fluctuants, il importe de tirer profit de synergies



Fer liquide en déplacement.

Marko Schwiontek, mécanicien, actionne le commutateur. La locomotive se met tout doucement en branle. Dans la cabine de conduite, la notice d'urgence est placée en évidence. En face de la mention «chargement», on peut lire «liquide transporté à chaud» – une formule plutôt neutre pour désigner la fonte brute à 1400 degrés que transporte Schwiontek.

Le convoi, formé d'une locomotive de type Re 421 et de six wagons torpedo, enregistre un poids total de 2112 tonnes. Chaque wagon est chargé de 160 tonnes de fer liquide. Sur les seize essieux repose un conteneur en forme de cigare, doté d'une double paroi et revêtu de briques de chamotte. La solidité des parois fait l'objet d'un

contrôle régulier. Si l'une des parois de briques s'avère trop fine, le wagon est envoyé en révision pour être consolidé. Schwiontek couvre, pour le compte de SBB Cargo, la vingtaine de kilomètres séparant la société Dillinger Hütte, à Dillingen, de l'aciérie de la société Saarstahl, à Völklingen. Pour le chargement, la locomotive de manœuvre

de l'entreprise dirige les wagons les uns après les autres, avec une extrême précision, vers la station de remplissage. Un gros jet de fer liquide remplit les compartiments de charge. Pour éviter la présence de souillures et surtout d'eau dans les conteneurs, chaque tubulure est fermée par un couvercle. L'équipe de manœuvre forme



GmbH (consortium des sociétés Dillinger Hütte et Saarstahl AG) ne dispose d'aucun entrepôt et produit de la fonte brute 24 heures sur 24, 365 jours par an. Quant à l'aciérie de Saarstahl, à Völklingen, elle est elle aussi intensément mise à contribution. «SBB Cargo veille à ce que la chaîne de transport ne s'interrompe jamais», explique le jeune trentenaire.

Au cœur de l'industrie de l'acier.

«L'acheminement entre le haut-fourneau et l'aciérie constitue l'un de nos transports les plus délicats», commente Wolfgang Wainer, responsable Economie des transports chez Saarstahl AG. «Il relie les deux poumons de la fabrication de l'acier: le haut-fourneau, élément central de la production de fonte brute, et l'aciérie, modératrice du fonctionnement ultérieur des laminoirs.»

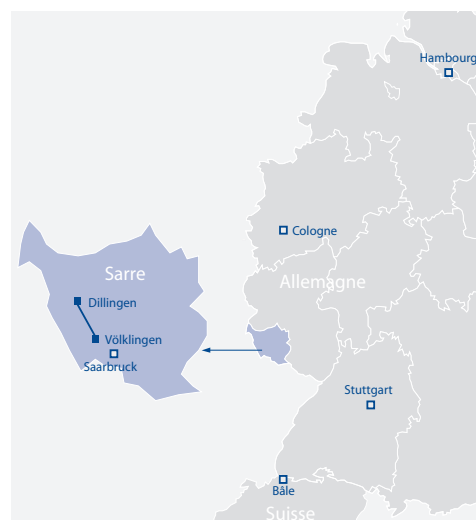
« SBB Cargo veille à ce que la chaîne de transport ne s'interrompe jamais. »

Andreas Freymuth

Wolfgang Wainer est grandement satisfait de la qualité des prestations de SBB Cargo, en qui il voit un partenaire fort et fiable. Les conditions de SBB Cargo, ainsi que les expériences positives enregistrées dans le transport d'acier vers l'Italie, se sont avérées décisives pour l'attribution du mandat. Depuis mai 2004, SBB Cargo ►

Fer et acier.

La fabrication de fer requiert du minerai de fer, de la coke, de la pierre calcaire et beaucoup d'énergie. Ces matières premières sont aujourd'hui importées d'Amérique du Sud (minerai de fer) et de France (coke, pierre calcaire). Quant à l'énergie, elle provient principalement de centrales à charbon régionales, qui brûlent du charbon local ou importé de France et de Pologne. La fonte brute contient 3,5% à 4,5% de carbone, ce qui en explique la nature friable et le ramollissement immédiat au contact de la chaleur. Dans l'aciérie, la fonte brute devient acier. A cet effet, la proportion d'oligoéléments gênants est réduite, tandis que d'autres substances sont ajoutées. Nous n'en saurons pas plus sur les formules exactes, qui font partie des secrets les mieux gardés de l'aciérie.



Vingt kilomètres séparent la fonderie de l'aciérie.



ensuite le convoi de wagons torpede, le visiteur inspecte freins et wagons, et finalement, le centre de coordination donne son feu vert au transport de la «soupe» – c'est ainsi que l'on désigne le fer liquide dans le jargon local.

SBB Cargo assure ce transport des plus délicats depuis début mars. Marko Schwiontek, pour qui le parcours n'a plus de secret, n'en reste pas moins très concentré lorsqu'il conduit son chargement bouillant à destination. Neuf paires de trains circulent quotidiennement. «Une grande fiabilité: voilà le défi à relever», explique Andreas Freymuth, chef d'équipe Sarre de SBB Cargo en Allemagne. La fonderie Rogesa



Une locomotive suisse chargée de fer liquide allemand, quelque part entre Dillingen et Völklingen.



Un travail de précision: le chargement des wagons torpedo.



La sécurité pour credo: Andreas Freymuth.

achemine chaque semaine deux trains complets en direction du sud, pour le compte de Saarstahl.

Le fer coule dans ses veines.

Chez SBB Cargo, Andreas Freymuth est responsable des roulements et de l'exécution des transports de fer liquide, pour lesquels SBB Cargo a tout spécialement mis en place, à Völklingen, une équipe de deux douzaines de collaborateurs. «En tant que Sarrois, j'ai quasiment du fer qui coule dans les veines.» Auparavant, Andreas Freymuth a lui-même acheminé la «soupe», comme mécanicien. Il connaît donc tous les processus par cœur. Il s'emploie sans relâche à ce que les normes de sécurité les plus élevées soient rigoureusement respectées, même si pour l'équipe, tout cela fait depuis longtemps partie de la routine. «La ponctualité est cruciale pour ce transport. En cas de retard de quelques minutes, nous en informerions immé-

diatement le client», explique Freymuth. A Völklingen, il y a toujours une locomotive en réserve, et les collaborateurs qui sont de piquet doivent pouvoir être opérationnels en l'espace de trente minutes.

De petites localités défilent devant la locomotive; à l'arrière-plan, on aperçoit une colline boisée ainsi que le matériel d'exploitation de la mine de charbon d'Ensdorf. Mais le mécanicien Schwiontek n'y jette pas même un coup d'œil. Concentré sur les rails, il annonce par radio au centre de coordination que le fer liquide roule vers sa destination. On lui attribue une voie d'arrivée, Schwiontek stoppe son convoi. Peu après, l'équipe de manœuvre amène les wagons dans le périmètre de l'usine. Une grue de levage ôte les couvercles, et les wagons sont poussés les uns après les autres jusqu'à la station de déchargement. Le responsable du déchargement, qui se trouve dans le bâtiment de contrôle, à proximité immédiate de la station de déchargement, fait basculer les conteneurs horizontalement, par téléguidage: le fer liquide peut se déverser dans la poche de coulée préparée à cet effet. Celle-ci, haute de plus de 5 mètres, recueille le contenu d'un plein wagon.

Marko Schwiontek n'est plus là pour voir un crochet géant soulever la poche remplie de fer liquide et la faire basculer dans le four, pour le traitement ultérieur. Il est déjà reparti en direction de Dillingen – avec quatre wagons vides, cette fois.

Texte: Martin Radtke. Photos: Hansjörg Egger.

Luino fait coup double



SBB Cargo affirme son rôle de viaire européen. Grâce à la nouvelle Re 484, SBB Cargo traverse po changement de locomotive ni

«Avant, il fallait compter plus d'une heure de manœuvres. Aujourd'hui, nous repartons après un court arrêt, sans changer de locomotive. Les interfaces sont supprimées, l'ensemble du processus de transport a gagné en simplicité et en rapidité», se réjouit Rudolf Scheibler, le nouveau directeur de la filiale italienne SBB Cargo. Récemment, pour se faire une idée du nouveau concept de transport, il a lui-même pris place à bord d'un train de marchandises au départ de Duisbourg (Allemagne du Nord) pour accompagner dix-huit



pionnier dans le trafic ferro- velle locomotive bicourant ur la première fois Luino sans manœuvres.

heures durant les conteneurs et les caisses mobiles jusqu'à Gallarate (Italie). Rudolf Scheibler ne cache pas son enthousiasme. «Grâce aux locomotives transfrontalières, l'arrêt aux frontières est plus court et les manœuvres sont devenues superflues.»

Premier train de marchandises sans changement de locomotive.

Grâce à ce nouveau concept, SBB Cargo est la première compagnie ferroviaire européenne

Données techniques de la Re 484.

Vitesse maximale	140 km/h
Performance maximale	5,6 MW
Effort de démarrage maximal	300 kN
Poids	85,6 t
Systèmes de courant	15 kV AC, 16,7 Hz 3 kV DC
Systèmes de protection des trains	Suisse, Italie
Longueur hors tampon	18 900 mm
Largeur	2978 mm

à faire circuler des trains de marchandises de la Suisse vers l'Italie sans changer de locomotive. La nouvelle locomotive bicourant Re 484 est à l'origine de cette innovation. Ses équipements techniques lui permettent de rouler indifféremment sur le réseau ferroviaire italien et suisse. Jusqu'à présent, la locomotive suisse était dételée à la gare frontalière de Luino pour être remplacée par la machine italienne. Depuis avril 2005, douze locomotives bicourant font la na-

« Avant, il fallait compter
plus d'une heure de
manœuvres. Aujourd'hui,
nous repartons sans
changer de locomotive. »

Rudolf Scheibler

vette entre Bellinzzone, chef-lieu du Tessin, et Gallarate en Lombardie. Au total, SBB Cargo a commandé dix-huit locomotives de la série.

Pour plus de ponctualité et de fiabilité.

Côté client, l'avantage est évident. La mise en circulation de la nouvelle locomotive rend superflues les manœuvres dans la gare de Luino, souvent très engorgée. Ceci est d'autant plus important que le trafic marchandises combiné non accompagné est considéré comme le produit phare du transit transalpin, comme le souligne Thomas Senekowitsch, responsable de la région de production de Chiasso: «En particulier aux frontières, il est primordial de travailler avec des ressources continues. Résultat: nous pouvons optimiser la ponctualité et la fiabilité de nos trains et nous démarquer ainsi de la concurrence.»

Pour le trafic ferroviaire, l'extrême sud du tronçon de l'axe Duisbourg-Cologne-Bâle-Goldau-Bellinzzone-Gallarate/Novare revêt un caractère hautement stratégique. «Avec Chiasso, Luino est le principal passage frontalier entre la

Suisse et l'Italie», rappelle Rudolf Scheibler. Pour le trafic combiné, Luino constitue le principal passage frontière de tout l'espace alpin. Environ 30% des marchandises de SBB Cargo y transitent pour franchir la frontière, contre quelque 55% pour Chiasso et 15% pour Domodossola.

Investissements dans l'infrastructure.

Pour désengorger le goulot d'étranglement de Luino, les autorités italiennes, à savoir la Rete Ferroviaria Italiana RFI, ont également réalisé des investissements considérables. Une automatisation progressive et partielle de la gare de Luino, le développement d'une station de croisement déjà existante entre Luino et Laveno, l'élargissement du profil entre Laveno et Sesto, ainsi qu'une nouvelle ligne de contournement de Sesto Calende, ont permis d'augmenter sensiblement en Italie la capacité de ligne et la flexibilité. Le déroulement de la production a ainsi gagné en stabilité. Demain, si le marché l'exige, les locomotives bicourant pourraient également être mises en service pour franchir les points frontière de Chiasso et de Domodossola. Thomas Senekowitsch: «SBB Cargo s'y prépare déjà.»



Rudolf Scheibler, 38 ans, a été nommé début mai 2005 directeur de SBB Cargo Italia. Auparavant, il a travaillé treize ans pour le compte d'une entreprise de transport et de logistique opérant dans le trafic combiné. Dernièrement, il dirigeait les filiales italiennes. Rudolf Scheibler vit en Italie avec sa femme et ses trois enfants.

Texte: Susanne Wagner. Photos: TI-Press, Daniel Wietlisbach.



Du stylo à bille au char blindé.

La première des entreprises suisses de recyclage met l'accent sur le transfert de ses ferrailles vers le rail. Depuis peu, SBB Cargo achemine pour elle et à son entière satisfaction des trains-blocs de Kaiseraugst vers la région de Milan.

L'entreprise Thommen AG est implantée directement en face de la gare de Kaiseraugst (canton d'Argovie). Pour elle, le raccordement au réseau ferroviaire est capital. En effet, le leader national du recyclage, équipé de grands shredders d'automobiles, réalise les quatre cinquièmes de ses expéditions de ferrailles avec SBB Cargo.

Sa principale activité – le démontage et le traitement des marchandises contenant du métal – repose sur deux domaines: l'acier et les mé-

taux non ferreux. L'entreprise dépèce des objets de toute sorte, «du stylo à bille au char blindé», explique Stephan Thommen, 45 ans, qui a succédé voici trois ans à son père, à la tête de l'entreprise. Les CFF font aussi partie de la clientèle. Chaque année, Thommen AG élimine et met à la ferraille 150 voitures de voyageurs mais aussi bon nombre de wagons de marchandises, de locomotives, de bogies et de trains de roues.

Le volume d'activité de l'entreprise, qui pro-

pose par ailleurs des services comme la décontamination, est impressionnant. Chaque jour, 1200 tonnes sont broyées, triées et envoyées au four de fusion. A la même fréquence, quelque 120 camions sont livrés, remplis de marchandises de ravitaillement hors d'usage. Le parc de véhicules comprend 5 camions, 250 conteneurs et 150 bennes, ainsi que 13 véhicules sous contrat, dont 3 spécialisés dans le transport des vieilles voitures.

Un groupe d'envergure internationale.

Depuis 1953, le siège principal de Thommen AG est à Kaiseraugst. Les activités opérationnelles de cette entreprise familiale de 70 personnes reposent sur deux grands piliers: une cisaille à ferraille d'une puissance de coupe de 850 tonnes et un shredder d'automobiles de 2000 ch qui avale jusqu'à 80 tonnes par heure de matières premières comme des vieilles voitures, les met en pièces et les trie avant de les rejeter, compatibles avec le four de fusion. Mais 25% – soit 18 000 tonnes par an – sont des matériaux non métalliques inexploitable, destinés à des usines d'incinération suisses et étrangères.

Le groupe Thommen compte quatre entreprises, trois suisses et une allemande. Il détient aussi une participation importante dans trois autres sociétés nationales. Les ferrailles, les métaux non ferreux, les appareils électroniques et de réfrigération, les chauffe-eau, les câbles, le fer blanc, l'aluminium ménager, les boîtes en alu, l'amiante, les tubes fluorescents et les piles constituent son portefeuille. La branche électronique s'étend de la brosse à dents électrique à la machine à laver, en passant par le téléviseur et le PC. Outre la récupération des matières recyclables (cuivre, fer, aluminium, or, nickel), l'éventail de l'activité comprend aussi l'élimination de produits nocifs (piles, accumulateurs, condensateurs à base de PCB, interrupteurs à mercure, tambours en sélénium, etc.).

Les matières premières proviennent de toute la Suisse et du sud de l'Allemagne. Le type de fournisseurs est vaste. «Leurs branches d'activité et leurs tailles sont très diverses, allant du petit ferblantier au grand groupe», déclare Stephan



Il fait de la ferraille son commerce: Stephan Thommen.

Mais ce n'est pas tout: depuis début 2005, SBB Cargo affrète tous les mois à Kaiseraugst deux à trois trains de vingt wagons de 50 tonnes de ferrailles chacun, à destination des aciéries de la région de Milan.

«Grâce aux trains complets de SBB Cargo, nous avons pu faire de nouvelles affaires», affirme Stephan Thommen. «Le trafic de marchandises par wagons isolés aurait été trop coûteux.» Après quelques problèmes de coordination au départ entre Trenitalia et SBB Cargo, le service lui donne aujourd'hui entière satisfaction.

La pénurie mondiale, accompagnée d'une hausse logique du prix de l'acier, a non seulement stimulé les ventes des producteurs mais aussi provoqué un boom du recyclage. La mentalité «kleenex» a fait place à une tendance en faveur du cycle. Dans une moindre mesure, le phéno-

mène est aussi valable pour les métaux non ferreux. Le commerce de la ferraille fleurit et, avec lui, des entreprises spécialisées comme Thommen AG. Au cours des cinq dernières années, son débit a augmenté de 30%, voire de plus de 60% pour la branche électronique.

La diminution du cycle de vie des produits et l'obligation légale de reprise gratuite expliquent l'afflux des appareils électroniques bons pour la ferraille – Stephan Thommen: «Nous éliminons déjà des téléviseurs à écran plasma.» Suite à cette évolution, les entreprises Thommen ne savent plus où donner de la tête: le monceau de ferraille destinée au shredder, qui broie et trie 70% des matériaux entrants, ne cesse de grandir.

Encore plus par le rail.

Pour répondre aux exigences croissantes, Thommen AG a décidé de mettre en service à la mi-2005 une deuxième installation. L'aire de 16 000 mètres carrés, composée de deux halls et d'une voie de raccordement, n'est située qu'à un kilomètre à l'est. Alors que le traitement du fer reste au siège, le point de déstasse se concentrera sur le secteur des métaux non ferreux et de l'électronique.

L'entreprise Thommen envisage de transférer de la route au rail une part substantielle de ses approvisionnements en matières premières.

Texte et Photos: Wilf Seifert.

« SBB Cargo conduit pour nous des trains de ferrailles de Kaiseraugst aux aciéries de la région de Milan. »

Stephan Thommen

Thommen. Une fois préparés, les métaux non ferreux et les ferrailles d'acier sont transportés par camion – à raison de 100% pour les premiers et de 20% seulement pour les seconds – vers les industries de traitement implantées en Suisse, en Allemagne, en Italie, au Luxembourg et en France.

Des trains complets vers l'Italie.

Parfois, l'exportation des ferrailles passe aussi par la navigation sur le Rhin. A cet effet, l'entreprise Thommen AG gère un complexe de transbordement dans le port de Kleinhüningen, à 15 kilomètres de Bâle-Ville. Toutes les marchandises y sont acheminées par SBB Cargo.



La voiture d'hier constitue la matière première de demain: chargement de ferrailles à Kaiseraugst.



Les titanesques plastiques en fer aiment aussi voyager.

Les créations de Bernhard Luginbühl rompent avec la normalité. Mais, sans être aussi colossales, les œuvres d'art sont soumises à certaines exigences logistiques.

Bernhard Luginbühl, sculpteur bernois de 76 ans, est un artiste généreux dans ses volumes mais avare de paroles. A la question de savoir comment il gère ses problèmes de transport, il se contente de montrer une photo. Elle date de 1972. A la gare de Hindelbank, Bernhard Luginbühl pose devant un train de sept wagons ouverts, chargés de pièces en fer difformes. Un simple chargement de ferrailles, pourrait-on penser au premier coup d'œil. En réalité, il s'agit d'œuvres d'art et plus précisément de pièces de sculptures attendues à la Nouvelle Galerie Nationale de Berlin où une exposition leur est consacrée.

Depuis les années 50, Bernhard Luginbühl est surtout connu pour ses sculptures en fer monumentales. Il les a baptisées «Punch», «Bulldog», «Eléphant», mais s'est aussi inspiré de la mythologie grecque avec «Sisyph», «Grand Cyclope», «Atlas».

«La plastique Luginbühl est une dynamique stabilisée qui fait voler en éclat la statique», disait un jour Jean Tinguely de son ami. Mais parfois, il faut déplacer le stabilisme et transporter un «Atlas» portant le monde sur ses épaules quand il fait partie des œuvres de l'exposition berlinoise.

Une science en soi.

«Après la sécurité et avant les travaux de transformation, la logistique est le deuxième facteur coût d'une exposition», explique Hana Streicher, restauratrice à la Nouvelle Galerie Nationale. Dès le départ, la réflexion logistique fait donc partie de la planification d'une exposition. Le transport des œuvres d'art est une science en soi qui inspire des manuels, des séminaires et des controverses d'experts. Il existe par exemple des dispositifs de suspension spéciaux équipés de ressorts réglables, destinés à protéger les œuvres d'art des secousses pendant

le trajet. Mais certains experts estiment que la suspension crée justement des vibrations particulièrement dangereuses.

En 1972, Hana Streicher ne travaillait pas encore à la Galerie Nationale. Mais elle était là lorsqu'en 2004 le New Yorker Museum of Modern Art (MoMA), le plus grand musée d'art moderne au monde, a exposé une partie de sa collection à Berlin. La Galerie Nationale a fait alors appel à des transporteurs spécialisés comme Hasenkamp. A la question, qu'est-ce qui différencie un transporteur d'art des autres transporteurs, Hans-Ewald Schneider, gérant de l'entreprise Hasenkamp, répond: «Cela tient en un mot: nous n'avons pas droit à l'erreur. Si une armoire murale peut être remplacée, il n'en va pas de même pour l'œuvre «Mardi Gras» de Cézanne.»

D'où l'intérêt de transporter le plus souvent les œuvres d'art dans des caisses spécialement conçues à cet effet. Il ne s'agit pas seulement

d'éviter les vibrations mais aussi d'obtenir une température et un taux d'humidité constants. Parce que les œuvres d'art ne font pas uniquement «voler en éclat la statique» – pour reprendre l'expression de Jean Tinguely –, mais aussi toute espèce de norme, il est déjà arrivé à Hasenkamp de reproduire l'escalier de la Nouvelle Galerie Nationale pour tester comment négocier les angles sans abîmer l'œuvre.

Un ange pour Sydney.

Au cours de l'année olympique 2000, SBB Cargo a organisé pour Bernhard Luginbühl – ou plus exactement pour la famille Luginbühl – un des transports les plus délicats. Dans le cadre des jeux Olympiques, des œuvres du sculpteur mais aussi de sa femme Ursi et de ses fils Brutus,

«**La plastique Luginbühl est une dynamique stabilisée qui fait voler en éclat la statique.**»

Jean Tinguely

Basil et Iwan, ont été exposées dans le port de Sydney: la sculpture monumentale «L'ange australien», lourde de 22 tonnes, fut offerte à l'Australie où elle est toujours. Les œuvres ont été démontées pour le transport avant d'être remontées en Australie.

Mais les œuvres d'art ne se laissent pas toujours démonter. «Certains artistes se laissent emporter par leur imagination sans réfléchir au transport; d'autres veillent d'emblée à ce que la structure puisse voyager», déclare Hana Streicher de la Nouvelle Galerie Nationale de Berlin. Heureusement, la plus grande pièce de 8 mètres de haut, «Broken Obelisk» de Barnett Newmann, transportée en 2004 de l'autre côté de l'Atlantique pour l'exposition «MoMA à Berlin», a pu être démontée en trois parties. Car au départ, d'après Hana Streicher – et cela vaut probablement aussi pour les sculptures «préhistoriques» de Bernhard Luginbühl –, le processus de fabrication des œuvres massives exige le plus souvent une élaboration en plusieurs parties.



Bernhard Luginbühl, 76 ans, est artiste indépendant depuis qu'il a terminé, à 19 ans, une formation de sculpteur à l'école des beaux-arts de Berne. Il doit surtout sa notoriété aux lourdes sculptures en fer qu'il crée depuis 1953. Mais Bernhard Luginbühl a aussi utilisé le feu dans ses dernières œuvres. Il réside et travaille à Mötschwil, près de Berthoud (canton de Berne).

bühl a aussi utilisé le feu dans ses dernières œuvres. Il réside et travaille à Mötschwil, près de Berthoud (canton de Berne).

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Du soufre liquide transporté par le rail.



Photo: Hansjörg Egger

Un conditionnement sûr pour une cargaison infernale.

En collaboration avec sa filiale ChemOil Logistics, SBB Cargo transporte du soufre liquide à travers la Suisse. Le soufre transporté est bouillant.

Depuis le début de l'année, ce soufre effectue régulièrement le trajet entre la raffinerie Tamoil de Collombey en Valais et le fabricant de produits chimiques intermédiaires SF-Chem situé à Pratteln, près de Bâle. Le raffinage du pétrole dans une unité de craquage catalytique moderne, comme celle qu'exploite Tamoil depuis l'an passé, produit du soufre liquide. Ce sous-produit, dont le volume est en augmentation depuis lors, est transformé en acide sulfurique par SF-Chem à Pratteln. L'acide sulfurique sert de base pour fabriquer des produits chimiques intermédiaires.

Une solution d'un seul tenant.

«A l'avenir, nous produirons 6000 à 8000 tonnes de soufre par an», déclare Stephan Haas, le directeur de la logistique chez Tamoil. «Nous voulions reporter ce trafic sur le rail, car, d'une part, des raisons de sécurité plaident en faveur du transport ferroviaire et, d'autre part, nous voulons éviter que ces transports ne viennent accroître le trafic routier.»

La température de la cargaison – le soufre est chargé à une température de 135 à 140 degrés et sa température ne doit pas

descendre au-dessous de 118 degrés – non seulement limite le temps imparti au transport, mais requiert également un conteneur spécial. Etant donné que l'aire de stockage de la raffinerie de Collombey dispose d'un embranchement ferroviaire, mais que l'installation de chargement du soufre liquide n'en possède pas, une solution de transport combinant le rail et la route, associée au système de transbordement horizontal Cargo Domino, s'est imposée. ChemOil a fait fabriquer un conteneur spécial dont les parois, revêtements et armatures résistent aux températures élevées.

ChemOil organise la première partie du transport par la route entre Collombey et la gare St-Triphon et, en collaboration avec SBB Cargo, le trajet par rail jusqu'à Pratteln. Pour parcourir ce trajet, il faut compter 12 bonnes heures, si bien qu'un aller-retour prend 24 heures. Actuellement, trois conteneurs font chacun le trajet une fois par semaine; dans une phase ultérieure, une seconde rotation est envisagée.

ChemOil offre un service supplémentaire: à la raffinerie Tamoil, elle surveille en permanence le degré de remplissage des cuves et veille à ce que le niveau maximal ne soit jamais dépassé. Pour planifier les transports, ChemOil est donc en contact permanent avec l'expéditeur et le destinataire.



Les clients en point de mire.

Eduard Loew est responsable Vente Suisse chez SBB Cargo. Cet esprit vif sait placer le client au centre des préoccupations et motiver ses troupes.

Eduard Loew est à l'écoute des clients. De même qu'il connaît bien ses quarante collaborateurs qu'il soutient dans leurs missions. Pour l'instant, SBB Cargo retient toute son attention. Proximité du client, relations humaines, engagement – la vie privée attendra. Actuellement, il tient un rythme soutenu. Responsable Vente Suisse chez SBB Cargo depuis février 2005, il a analysé la situation et lancé des réformes sans tarder. Les cheminots le considèrent comme inexpérimenté. «Je ne suis pas un spécialiste des chemins de fer», concède-t-il, tout en ajoutant immédiatement «mais la tâche est toujours la même: entendre les demandes des clients et leur proposer les solutions adéquates.» Sa soif de connaissances lui a permis d'appren-

dre vite et de relever le défi: «J'ai appris tôt à prendre mon destin en main et à me poser les bonnes questions. L'aspect stratégique et con-

«**La tâche est toujours la même: entendre les demandes des clients et leur proposer les solutions adéquates.**»

Eduard Loew

ceptuel m'intéresse autant que la mise en pratique.» Il intervient entre le marché et l'organisa-

tion, dans un contexte motivant. «Le marché est plus dynamique que jamais», déclare Eduard Loew à propos de la situation actuelle. «En dépit de la forte concurrence tant sur le rail que sur la route, nous avons de bonnes cartes en main. L'autorisation des poids lourds de 40 tonnes a, à elle seule, remis la pression aux entreprises de transport ferroviaire.»

Trois objectifs pour le marché suisse.

A l'origine de toute relation de clientèle, il y a une équipe de vendeurs compétents. Tous les collaborateurs sur le terrain ont un savoir-faire spécifique qu'ils mettent en œuvre pour leurs clients. Eduard Loew estime que son rôle est de soutenir ses collaborateurs et d'adapter encore

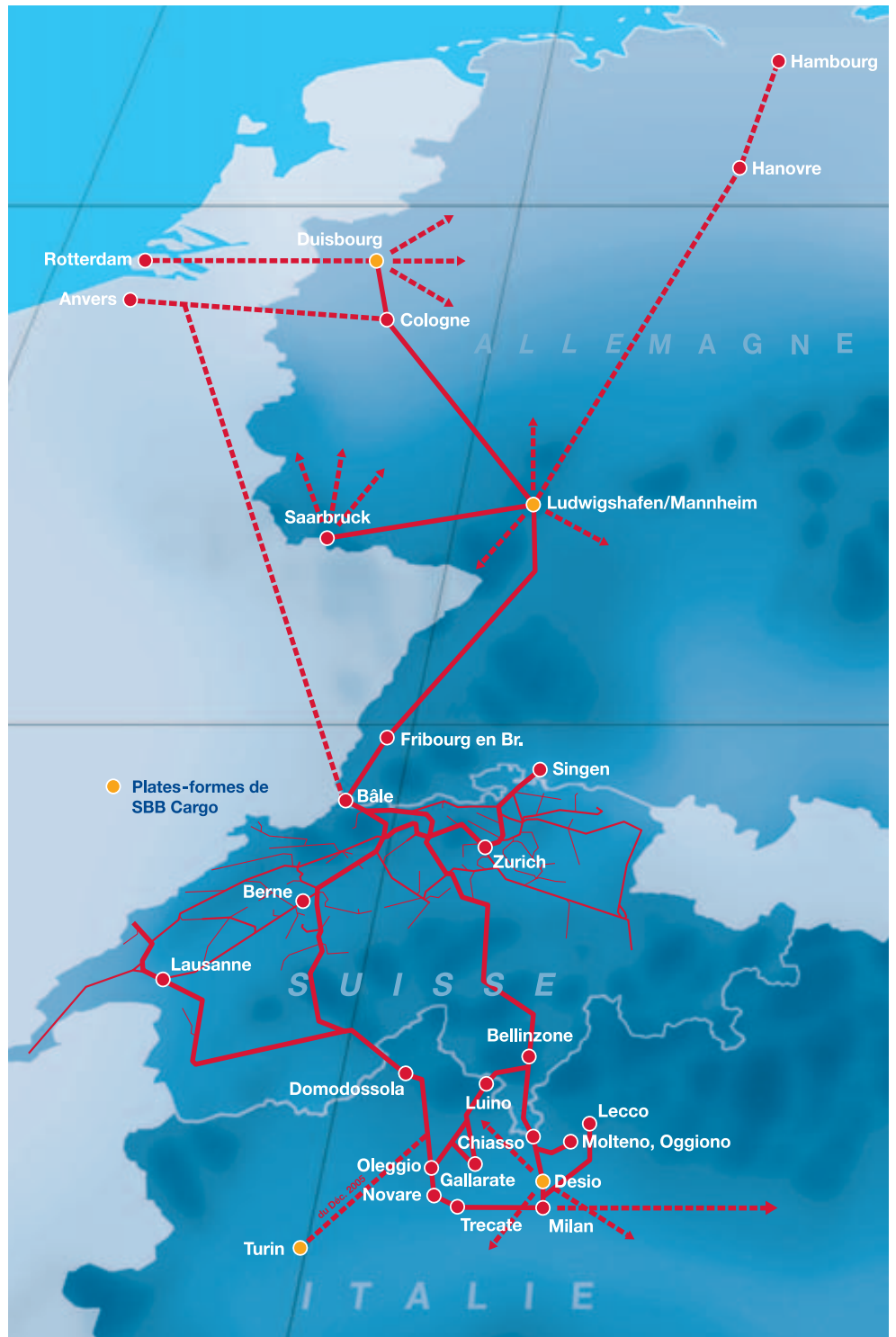
mieux les prestations de service aux besoins du marché. «Qu'il s'agisse de transports simples ou de solutions de distribution complexes, l'offre de SBB Cargo répond à tous les besoins», déclare Eduard Loew. Selon lui, cette offre pourrait néanmoins être optimisée à bien des égards. Et ce genre d'ajustements, il en fait son affaire. Concernant le marché suisse, Eduard Loew formule trois objectifs: «Maintenir la qualité, développer les solutions destinées aux gros clients, et proposer la solution Cargo Domino aux clients ne disposant pas de voie de raccordement ou aux petites et moyennes entreprises.»

Un véritable sacerdote.

En privé, Eduard Loew est un homme modeste. «J'ai de multiples facettes», dit-il. Le sport compte beaucoup pour lui, et plus particulièrement les sports d'endurance. Le soir, lorsqu'il en a le temps, il rentre chez lui en petite foulée. Il est musicien et aime bricoler. «C'est stimulant et cela contribue à mon équilibre.» Mais dans l'immédiat, les chemins de fer mobilisent presque tout son temps. «Mon implication est totale, et la mission est passionnante. Très passionnante.»

Eduard Loew, 38 ans, a suivi une formation post-universitaire de gestion pour les petites et moyennes entreprises à l'université de St-Gall. Son parcours professionnel a débuté dans une banque et s'est poursuivi chez DHL où, neuf ans durant, il a exercé de multiples fonctions: entre autres, il a participé à la création du département Key & Global Account Management, qu'il a également dirigé, et a travaillé dans le département Product & Service Development. Pendant ce temps, il poursuivait sa formation en marketing et en gestion des ventes. En 1999, il a rejoint une compagnie d'assurances qui l'a chargé de réorganiser les échanges interentreprises. En dernier lieu, Eduard Loew a occupé, au sein de la direction commerciale, le poste de responsable opérationnel du service Marketing & Ventes. Depuis février 2005, il est responsable des ventes pour la Suisse chez SBB Cargo. Eduard Loew est père de deux enfants et habite à Hofstetten, dans le canton de Soleure.

Texte: Susanne Perren.
Photo: Andreas Zimmermann.



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@sbb.ch
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

Vente CH (hors Tessin)
Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 00 01
cargo.verkauf@sbb.ch

Vente CH région Tessin/Italie
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia

Tessin:
Tél. 0800 864 360
Fax 0800 864 361
Italie:
Tél. +39 02 6749 0097
Fax +39 02 6710 1183
sales.italy@sbb.ch

Vente Allemagne/Bénélux
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

Trafic combiné

Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 01 02
cargo.verkauf@sbb.ch

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

Entretien du matériel roulant:

Service matériel roulant
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)512 29 04 50
Fax +41 (0)512 29 04 59
priskus.theiler@sbb.ch

Comptez sur nous.

↔ SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo convoie chaque année au moins 500 fois autant d'acier que n'en compte la Tour Eiffel. Sécurité, fiabilité et ponctualité sont au rendez-vous. Tablez vous aussi sur le meilleur bilan logistique en termes économiques et écologiques: www.sbbcargo.com

L'unique solution de transport Nord-Sud d'un seul tenant: SBB Cargo.