

cargo

Une performance mûrie pour des bananes vertes: en train de Bremerhaven vers la Suisse. 6
Nouveaux espaces économiques. SBB Cargo élargit son offre en Allemagne et en Italie. 10
Grumes de bois. Satis Italsempione utilise les plates-formes de transbordement de SBB Cargo. 14
Un développement à fond de train. Annette Jordan à la conquête de nouveaux sites en Allemagne. 22



Ballast. 4

Lecteurs de *cargo* satisfaits. Coopération sur la rive gauche du Rhin. Nouveau réseau pour le trafic intérieur.

Bananes vertes en provenance de Bremerhaven. 6

Chiquita assure une production écologique. Migros veut un transport écologique.

Une plate-forme performante. 9

Carte blanche à Erich Staake, porte-parole du comité directeur de Duisburger Hafen AG, Duisport.

De nouveaux espaces économiques. 10

Désormais, SBB Cargo dessert aussi la région du lac de Constance, le Holstein et le Piémont.

Nouvelle législation pour le trafic international. 13

La nouvelle Cotif est entrée en vigueur. Aperçu des principaux changements.

Un client attiré. 14

A Chiasso, Satis Italsempione expédie des grumes de bois à travers toute l'Europe.

Gestion intégrée des marchandises dangereuses. 16

ChemOil Logistics et SF-Chem: un partenariat sur la bonne voie.

Une bouteille sur les rails. 18

Avant d'être recyclée, la bouteille usagée voyage de Rümmlang à Saint-Prex.

Moufle à crochet. 20

Le crochet est un élément indispensable en logistique. Mathias Kähler en fabrique.

Entretien du matériel roulant. 21

SBB Cargo repositionne le Service matériel roulant.

Elle s'investit en Allemagne. 22

Annette Jordan exploite les nouvelles régions cibles pour SBB Cargo Deutschland.

Photo de couverture: déchargement du *Chiquita Belgique*, à Bremerhaven. A son bord: 300 000 cartons de bananes encore vertes. Un dixième en est acheminé par le rail en Suisse, où les fruits mûrissent pour Migros.

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)51 229 00 69 ou par courrier à

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

Impressum.

cargo 2|06. Juillet 2006. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Martin Radtke (responsable), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favio Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 06 55, fax +41 (0)51 229 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.



«SBB Cargo élargit son offre et répond aux besoins du marché.»

Chères lectrices, chers lecteurs,

Très tôt, SBB Cargo a décidé de réaliser le transit alpin sans interfaces avec d'autres entreprises ferroviaires. En assurant de manière ininterrompue la production de trains complets par-delà les frontières, SBB Cargo et ses filiales allemande et italienne ont posé un jalon important pour leur avenir sur la scène internationale. Des sites ont également été mis sur pied pour le transbordement des marchandises de la route au rail ou du rail à la route, ou encore pour la livraison directe des wagons.

SBB Cargo élargit actuellement sa palette de produits au niveau international, répondant ainsi aux exigences du marché. Nos clients souhaitent toujours plus que SBB Cargo achemine des groupes de wagons entre les ports de la mer du Nord et les centres industriels du Nord de l'Italie. Avec Turin et Brescia en Italie, nous rattachons donc deux espaces économiques importants au réseau de SBB Cargo. En Allemagne, nous exploitons de nouvelles solutions de transport attrayantes pour le trafic international de marchandises par wagons complets, et ce pour les régions du lac de Constance, du pays de Bade et de la mer du Nord. Le développement des prestations internationales, point fort de cette édition, vous est présenté en détail aux pages 10 et suivantes.

A l'heure actuelle, nos clients profitent déjà de notre avance internationale en matière de compétences et de qualité. SBB Cargo transporte par exemple des bananes deux fois par semaine de Bremerhaven vers différentes mûrisseries de Suisse, pour le compte de la plus grande chaîne commerciale du pays, Migros. Découvrez en page 6 les efforts de SBB Cargo pour éviter que les fruits ne mûrissent trop tôt ou ne gèlent.

Satis IS est un client attiré de SBB Cargo. L'entreprise, dont le siège est à Chiasso, veut développer les transports de bois entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie «à fond de train». Pour ce faire, elle mise notamment sur les plateformes de transbordement de Desio et de Weil am Rhein (p. 14 et suivantes).

Quand aurons-nous le plaisir de vous démontrer, à l'appui d'un essai de transport, ce que nous entendons par qualité suisse dans le transport ferroviaire de marchandises? Nous nous réjouissons de travailler pour vous et vous souhaitons une agréable lecture.

Cordialement

Edmund Prokschi

Développement des affaires et Ventes
SBB Cargo GmbH, Deutschland



Quel est l'avis des lecteurs et des lectrices?

Début mai, l'institut de sondage Link a interviewé, à la demande de SBB Cargo, 460 lecteurs et lectrices du magazine logistique *cargo*. Les clients allemands et les groupes d'opinion sont les lecteurs les plus assidus et les plus attentifs.

80% des sondés connaissent *cargo*. Par rapport à l'enquête de l'an 2000, la fréquence de lecture a légèrement augmenté. 33% des personnes interrogées déclarent lire le magazine chez eux (contre 15% en 2000). Près de la moitié le donnent généralement à d'autres personnes après lecture. 63% considèrent *cargo* comme «assez bon». C'est avec l'affirmation «clair, moderne et attrayant» que le magazine tire le mieux son épingle du jeu (7,9 sur une échelle de 10). Avec 7,2 (échelle de 10), l'énoncé «*cargo* est intéressant» a été nettement mieux évalué qu'au dernier sondage (6,9 en 2000). Les deux tiers du lectorat ne désirent pas d'autres thèmes alors qu'un tiers demande plus d'informations, d'objectivité (autocritique) et d'articles sur la technique et les moyens de transport. La conception du magazine est estimée quasi parfaite: le format, le taux de répartition texte/image, la taille des caractères, la longueur des articles, le style et la périodicité sont autant de critères bien notés, exception faite du volume, moins bien coté qu'en 2000.

L'évolution du magazine s'inspire des résultats du sondage.



Projet Gateway Limmattal.

SBB Cargo édite une brochure d'information sur le projet.

La mise en service du Gateway Limmattal près de Zurich était indispensable pour garantir l'intégration simple et efficace des conteneurs du trafic combiné non accompagné dans le réseau de trafic de marchandises par wagons complets.

La brochure «Gateway Limmattal» démontre l'importance que revêt pour SBB Cargo l'aménagement, à proximité de la gare de triage de Limmattal, de la nouvelle plate-forme de transbordement et ses 65 voies de classement. A leur arrivée, 70% des conteneurs sont transbordés d'un train à l'autre et 30% au maximum sur un camion. Des trains complets directs les acheminent ensuite vers les terminaux régionaux. Une partie rejoint le réseau suisse de trafic de marchandises par wagons complets.

La brochure décrit aussi les autres étapes de la procédure de planification. «Gateway Limmattal» est uniquement disponible en allemand.

► www.sbbcargo.com/fr/publi



Attraction à Brigue: la plate-forme panoramique du double portail du tunnel du Simplon.

30 000 visiteurs à Brigue.

Le 20 mai 2006, une grande manifestation s'est déroulée à Brigue (canton du Valais) à l'occasion des cent ans du tunnel du Simplon. 30 000 personnes y ont participé.

SBB Cargo a exposé deux trains de marchandises dotés de matériel roulant moderne: wagons céréaliers, wagons à parois coulissantes, wagons frigorifiques, wagons-conteneurs de la Poste, wagons citernes de Lonza, wagons porte-conteneurs de ChemOil et trois wagons porteurs Hupac pour conteneurs et caisses mobiles. Elle a également présenté des locomotives dernière génération et démontré les avantages de Cargo Domino.



Les actes constitutifs ont été signés par (de gauche): Felix Küffer (SBB Cargo), Gérard Jenvrin (directeur de Sibelit), Xavier Ansseau (B Cargo), Paul Lorang (CFL) et Catherine Marchand (SNCF).

Une nouvelle coopération dans le transport ferroviaire des marchandises.

Le 31 mars 2006, les compagnies ferroviaires B Cargo, SNCF Fret, CFL et SBB Cargo ont signé un accord de partenariat et créé la société Sibelit. Les quatre partenaires veulent ainsi augmenter la qualité du transport ferroviaire de marchandises sur l'axe Nord-Sud (Anvers-) Muizen-Bâle(-Milan).

Sibelit SA (Société pour l'itinéraire Benelux, Lorraine, Italie) est le nom d'un partenariat entre les entreprises ferroviaires B Cargo, SNCF Fret, CFL et SBB Cargo. Son objectif: assurer une production de qualité pour les convois de marchandises sur l'axe Muizen (Belgique)-Bâle (Suisse) tout en réduisant les coûts. Il s'agit, d'une part, de récupérer du trafic de fret pour la voie de la rive gauche du Rhin et, d'autre part, de conquérir de nouvelles parts de marché pour le ferroviaire. Le siège de la société est au Luxembourg.



Un partenaire de poids: SBB Cargo.

SBB Cargo donne le coup d'envoi du nouveau réseau pour le trafic intérieur.

Dans la nuit du 28 au 29 mai, SBB Cargo a introduit le réseau concentré pour le trafic intérieur. Le changement s'est effectué sans problème.

Désormais, SBB Cargo desservira chaque jour 323 points de service sur le réseau de base. De plus, SBB Cargo a conclu plus de 200 accords individuels pour des solutions de transport en dehors du réseau de base. «Focus a donné un nouveau souffle au trafic suisse de marchandises par wagons complets en optimisant sa flexibilité et sa compétitivité», explique Daniel Nordmann, directeur de SBB Cargo. «Grâce à une productivité accrue, nous pourrions exploiter à long terme ce secteur d'activité, même après suppression complète des aides fédérales. SBB Cargo reste ainsi un partenaire de poids pour les clients du trafic marchandises en Suisse.» Le trafic intérieur pourra se développer sur la base du nouveau réseau.

► www.sbbcargo.com/fr/focus



Une performance mûrie pour une cargaison encore verte.

SBB Cargo achemine les bananes Chiquita pour le grand distributeur Migros, du port de la mer du Nord jusqu'aux portes des mûrisseries en Suisse. Ce trafic a permis l'extension des dessertes pour les trains de plate-forme Suisse-Italie.

Un navire si grand qu'il faut 26 heures pour décharger toute sa cargaison: il s'appelle *Chiquita Belgie* et mouille dans le port de Bremerhaven. Dans sa coque, rien que des bananes: presque 300 000 cartons, entassés sur cinq ponts. Il a quitté le port panaméen d'Almirante il y a onze

jours et fait partie de la «Great White Fleet» de Chiquita. Cette flotte transporte le fruit le plus apprécié du monde, des tropiques vers les Etats-Unis, le Moyen et Extrême-Orient ainsi que vers l'Europe. La cargaison n'a cependant de banane que la forme, elle n'en a ni la couleur ni la

consistance. Les fruits sont durs comme pierre et vert pomme – et c'est ce qu'il faut. Le mûrissement ne doit commencer qu'à la fin de la chaîne de transport: dans les chambres de mûrissement de l'acheteur final, sous surveillance. C'est là que les bananes prennent leur couleur jaune.



La banane exige des soins constants tout au long de la chaîne logistique car sa température doit rester entre 13,6 et 16 degrés Celsius. Si ce n'était pas le cas, elle gèlerait ou mûrirait trop vite.

Le respect de l'écologie jusqu'à destination.

Environ 500 des 5000 tonnes de bananes livrées chaque semaine à Bremerhaven sont destinées à Migros en Suisse. Contrairement à

la majorité du reste de la cargaison, cette partie est ensuite acheminée par le train – ce qui réjouit la petite grenouille de la Rainforest Alliance qu'on trouve depuis peu sur les bananes Chiquita. Ce label garantit une production écologique – et c'est un plus quand le transport reste dans la même lignée. «Les bananes doivent être livrées à temps, sous contrôle de la température et de façon écologique», dit Markus Helg, responsable Operation International au sein de la société coopérative Migros. «Toutes les coopératives

Migros disposent d'une voie de raccordement, c'est pourquoi nous avons choisi le train.» SBB Cargo satisfait aux exigences de rapidité en effectuant les transports du port d'Allemagne du Nord jusqu'aux portes des mûrisseries en Suisse sous sa propre responsabilité. Cela lui permet de garder le contrôle des différentes opérations.

Des équipes bien rodées.

Ce lundi-là, on s'active depuis six heures du matin au Kaiserhafen. Quatre grues travaillent



Double fond dans la coque: les bananes sont déchargées.

sans relâche et prennent des nacelles de quatre palettes des cales pour les déposer sur le débarcadère. Les nacelles sont immédiatement vidées à l'aide de grands chariots-gerbeurs et repartent aussitôt en direction du navire – le quai est une véritable fourmilière; il est même étonnant qu'il n'y ait pas de collisions!

C'est la société de transport maritime Meyer & Co (SSG) appartenant au groupe Heuer qui est responsable du bon déroulement des opérations. L'entreprise dispose d'une infrastructure importante au Kaiserhafen de Bremerhaven, entre autres pour le transbordement, le stockage tempéré et le mûrissement des bananes. «L'essentiel dans la manipulation des bananes est de travailler soigneusement et rapidement pour éviter les chocs et les écarts de température», dit Thomas Braack, responsable du service Planification chez SSG.

Conditions idéales pour le voyage.

Sur le quai, des wagons-bananiens loués par SSG ainsi que les huit wagons SBB Cargo se tiennent prêts pour charger le fret Migros. Il

s'agit de wagons à température contrôlée à parois coulissantes et cloisons verrouillables de type Hbbills-uy. Leur large ouverture permet un chargement facile et rapide. Grâce au groupe réfrigérant/chauffant, les conditions de transport de ces marchandises délicates sont optimales pendant tout le trajet.

D'une seule traite jusqu'en Suisse.

Le train-banancier Migros fait le trajet Bremerhaven–Suisse deux fois par semaine. Les bananes sont entreposées par SSG en attendant

« Les bananes doivent parvenir à destination à temps, sous contrôle de la température et de façon écologique. »

Markus Helg

le deuxième convoi du mercredi, qui comptera lui aussi huit à dix wagons. Environ 20 000 tonnes de bananes Chiquita voyagent ainsi chaque année de l'Allemagne du Nord jusqu'à Migros. Ce trafic s'intègre parfaitement dans la stratégie Nord–Sud et dans le concept de plate-forme de SBB Cargo: à Cologne, les wagons-bananiens sont rattachés au train collecteur SBB Cargo qui rallie tous les jours Duisbourg au Nord de l'Italie. Le conseiller à la clientèle Migros, Thomas Thalmann, dit à propos de ce transport: «Le transport des bananes pose des exigences de qualité particulières à tous les participants. Du

La fin des cartons de bananes!



Migros préfère miser sur l'écologie, non seulement pour le transport mais aussi pour l'emballage: elle est la seule au monde à utiliser des caisses en plastique, les Returnable Plastic Banana Container (RPBC) pour remplacer les cartons traditionnels à bananes, qu'il fallait jeter après usage. Les conteneurs dans lesquels les bananes sont stockées sur plusieurs doubles fonds ont été conçus en coopération avec Chiquita et sont en service depuis 2002. Ils ont la taille d'une palette traditionnelle (photo page 7) et on les renvoie dans le pays de production comme marchandise retour, par train et par bateau, après les avoir repliés. En plus du fait qu'ils sont réutilisables, ces contenants ont l'avantage d'être très résistants ce qui permet de mieux protéger les fruits délicats pendant le transport.

Les bananes restent dans les RPBC jusqu'à la fin du mûrissement. Ensuite, on les dépose dans des caisses en plastique, également réutilisables, et on les achemine vers les filiales. Migros économise environ un million de cartons de bananes par an grâce à ce concept.

fait que le transport ferroviaire est pris en charge par une seule société, SBB Cargo est en mesure d'assurer la fiabilité attendue par notre commanditaire Migros.»

Entre-temps, il est midi passé. Pendant que les bras des grues font inlassablement la navette entre le navire et le quai, les wagons sont chargés et leurs portes scellées pour le transport international. Un peu plus tard, on les remorque vers la gare de triage portuaire Speckenbüttel toute proche. Dans le courant de l'après-midi, la locomotive bleue SBB Cargo va arriver et prendre en charge le train-banancier. Peu avant minuit, elle atteindra Cologne. Et à onze heures le lendemain, les wagons seront à Bâle, prêts à repartir en direction des six mûrisseries Migros, disséminées dans toute la Suisse – juste après que les derniers cartons aient été sortis des cales du *Chiquita Belgique* à Bremerhaven.

Texte: Ursula Hombberger. Photos: Ralf Levic.



Voyager en train: la grenouille sur la banane s'en réjouit!

Un partenariat sur une plate-forme performante.



Erich Staake

est le porte-parole du comité directeur de la société Duisburger Hafen AG (Duisport) et président directeur de Logport Logistic-Center Duisburg GmbH (Logport). Situé au confluent du Rhin et de la Ruhr, le port de Duisbourg accueille chaque année 20 000 bateaux. Quelque 100 millions de tonnes de marchandises sont transportées annuellement par bateau, train et camion. Sur ces 100 millions de tonnes, plus de 45 millions sont transbordés dans les ports publics dont la société Duisburger Hafen AG est responsable. Avec ses filiales, le groupe Duisport offre pour le port et le site logistique un ensemble de prestations «full-service» dans les domaines de l'infrastructure et la suprastructure, y compris la gestion de l'implantation. Des prestations logistiques telles que la configuration et l'optimisation de chaînes de transport et de chaînes logistiques, les prestations de transport de marchandises par le rail, la gestion des bâtiments et l'emballage font également partie des missions effectuées.

Plus de vingt prestataires et opérateurs ferroviaires travaillent dans le port et le site logistique de Duisport – une plus-value pour nos clients sur place. Cela vaut aussi pour SBB Cargo Deutschland, une filiale de la division marchandises des Chemins de fer fédéraux suisses. Avec jusqu'à 360 départs hebdomadaires, elle s'est développée en quelques années seulement pour devenir l'une des plus grandes compagnies de chemin de fer privées d'Allemagne.

Il y a tout juste un an, SBB Cargo Deutschland a transféré son siège social de Cologne à Duisbourg. Le site héberge la société de production ainsi que l'agence de commercialisation pour l'Allemagne et le Benelux. Le plus grand port fluvial d'Europe offre à SBB Cargo une liaison exceptionnelle avec les ports occidentaux de

et passerelle pour l'Europe centrale, Duisport décharge actuellement plus de 700 000 conteneurs standards. Ce port devient ainsi le plus grand site mondial de transbordement de conteneurs dans le pays.

Les 300 départs réguliers hebdomadaires soulignent l'importance de Duisbourg en tant que nœud ferroviaire leader en Europe. Ce sont tout particulièrement les entreprises relevant de la logistique qui choisissent leur site en fonction de la qualité des installations infrastructure et suprastructurelles disponibles. L'infrastructure multimodale du site Logport représente pour les investisseurs un atout compétitif décisif. Contrairement à d'autres grands ports maritimes européens, le port de Duisbourg a décelé très vite le potentiel d'un moyen de transport comme le rail: quelque 20 kilomètres de voies ont été posés sur le seul site Logport, et le port de Duisbourg dispose au total de plus de 120 kilomètres de voies.

Nous sommes liés à SBB Cargo par un partenariat performant, devenu manifeste surtout grâce au déménagement dans le bassin de la Ruhr. Après un début de coopération réussi entre les entreprises de transbordement sises à Duisbourg et SBB Cargo, la fréquence des départs du train allant de Duisbourg à Desio s'est accrue en février 2006. Des marchandises qui arrivent en train à Duisbourg grâce à SBB Cargo sont acheminées par notre filiale Duisport Rail vers les fournisseurs logistiques concernés ou l'entreprise de transbordement. Puis les marchandises sont chargées sur des camions pour être livrées par la route.

Des instituts internationaux de transport pronostiquent que d'ici à 2010, le transport maritime par conteneurs va plus que doubler par rapport à l'an 2000. Dans ce contexte, Duisbourg, en tant que plate-forme performante de l'arrière-pays qui assume les fonctions de conditionnement et de tri de conteneurs maritimes et gère les volumes de marchandises continentaux pour les ports maritimes, fournit des réponses adaptées aux besoins.

« **Contrairement à beaucoup de ports maritimes, Duisbourg s'est vite rendu compte du potentiel du train.** »

Erich Staake

la mer du Nord. La ville de Duisbourg est située sur l'axe Nord-Sud et compte parmi les principales plaques tournantes logistiques d'Allemagne. 40% du trafic allemand Nord-Sud provient de la région Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Actuellement, depuis mars 2006, un train de SBB Cargo relie les sites de Desio, Turin et Chiasso au port de Bremerhaven, via Duisbourg.

Le trafic combiné en plein essor.

Duisport mise sur le trafic combiné: avec plus de 360 000 EVP (Equivalent vingt pieds/ Twenty Foot Equivalent Unit) le transport ferroviaire a pour la première fois dépassé le transport maritime. Plate-forme essentielle de l'arrière-pays



SBB Cargo étouffe son offre à l'international.

En Allemagne et en Italie, SBB Cargo élargit ses prestations. L'offre comprend le trafic international de marchandises par wagons complets et le trafic de porte à porte en provenance et à destination des espaces économiques et urbains de l'Allemagne et de l'Italie du Nord. La planification et la circulation des transports s'effectuent d'un seul tenant, par-delà les frontières, avec le même niveau de qualité suisse.

Avec ces nouvelles offres, SBB Cargo répond aux besoins urgents de la clientèle. «Nous suivons la tendance de nos gros clients: les envois sont plus petits mais plus fréquents. Pour les nouveaux clients à faible volume, notre offre constitue aussi une alternative intéressante au camion», déclare Paul Wittenbrink, membre de la direction de SBB Cargo et responsable Marketing & Sales.

Ouverture de trois nouveaux espaces économiques.

En Allemagne, SBB Cargo dessert trois espaces économiques supplémentaires pour le trafic international de marchandises par wagons complets. Il s'agit des régions du lac de Constance, du pays de Bade (Karlsruhe) et d'Ostholstein avec Lübeck. A ce jour, les prestations de SBB Cargo en Allemagne en matière de trafic de marchandises par wagons complets se limitaient au bassin de la Ruhr, à la Rhénanie, à la

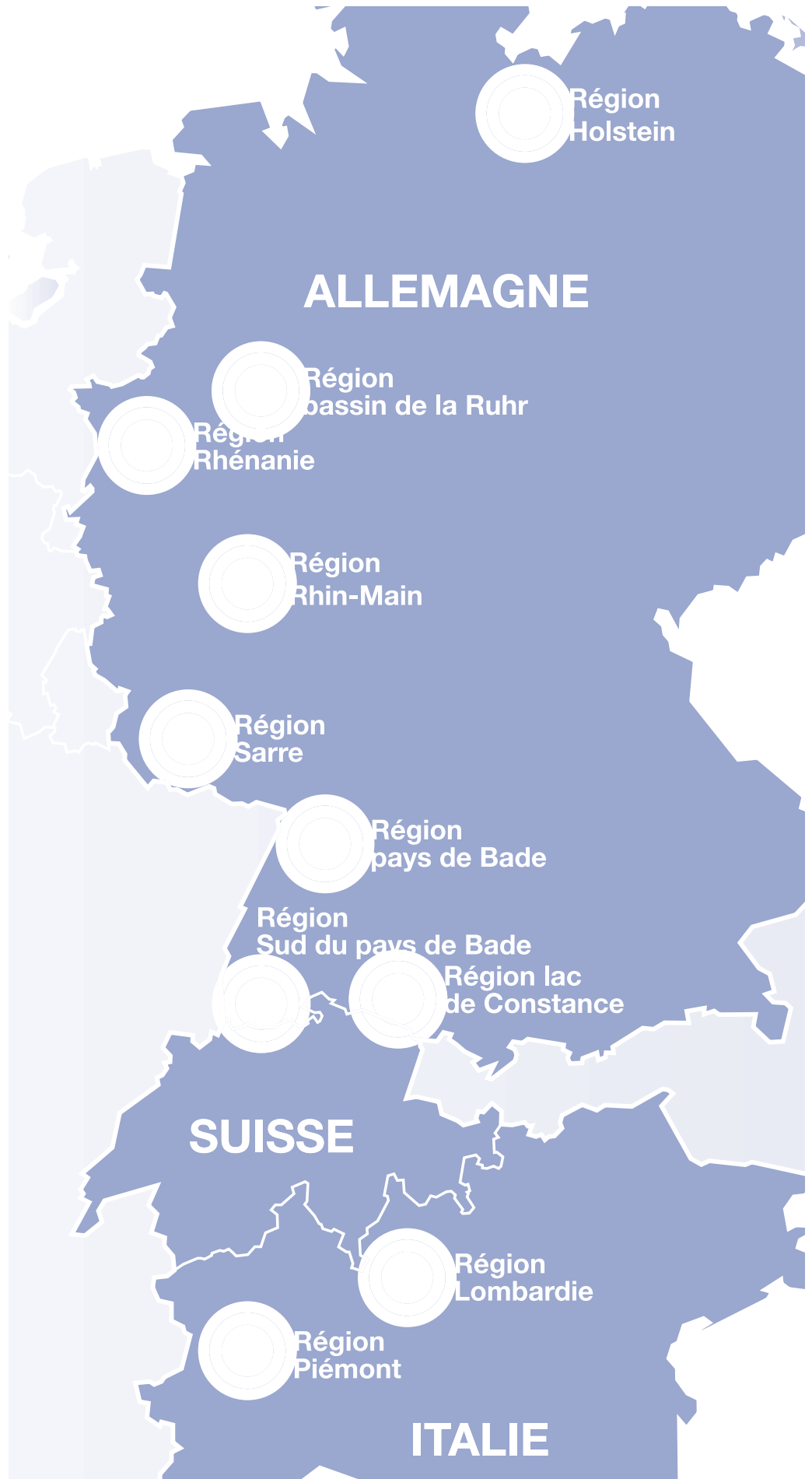
«**Les trains desservent quotidiennement les centres économiques du Nord et du Sud.**»

Paul Wittenbrink

Sarre, à la région Rhin-Main et au Sud du pays de Bade. A Duisbourg, Worms et Weil am Rhein, les marchandises peuvent être transbordées du rail à la route. La livraison, en provenance et à destination des sites de production des clients, y est également assurée sans voie de raccordement (trafic de porte à porte). Pour le transbordement des marchandises, SBB Cargo travaille avec des partenaires dotés d'une infrastructure de transbordement et de stockage moderne et d'une longue expérience de la logistique.

Extension du réseau vers l'Italie du Nord.

En Italie du Nord, SBB Cargo ouvre également de nouveaux espaces économiques pour le trafic international de marchandises par wagons complets et le trafic de porte à porte. A ce jour, SBB Cargo offrait ces prestations sur quatre sites du Nord de Milan. En Lombardie, elle étend sa présence jusqu'à la région de Brescia et assure désormais une liaison directe avec le Piémont. Sur les deux sites, les marchandises peuvent être transbordées du rail au camion et vice-versa (trafic de porte à porte): une prestation destinée aux clients sans voie de raccordement propre. Dans la région de Turin (Piémont), les clients avec voie de raccordement bénéficient déjà d'une livraison directe par



Les régions économiques allemandes et italiennes desservies par SBB Cargo.



A Weil am Rhein, le transbordement de marchandises route/rail est également réalisable.

		ALLEMAGNE							SUISSE
		Holstein Lübeck	Rhin-Ruhr Duisbourg/ Cologne	Rhin-Main Worms	Sarre Landsweiler	Bade Karlsruhe	Sud du pays de Bade Weil a. Rhein	Lac de Constance Singen	toutes les gares
ITALIE	Lombardie Nord Desio, Molteno, Oggiono, Lecco	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-B	tous les jours A-B	tous les jours A-B
	Lombardie Est Brescia	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C
	Piémont Turin	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C	3 × sem. A-C
SUISSE	toutes les gares	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-C	tous les jours A-B	tous les jours A-B	tous les jours A-B

Trafic international de marchandises par wagons complets et trafic de porte à porte: fréquence et durée de transport.

wagon. En septembre 2006, ce sera au tour de Brescia (Lombardie).

Un train par jour.

«Pour répondre au mieux aux besoins des clients, les trains desservent quotidiennement les centres économiques du Nord et du Sud», explique Paul Wittenbrink. Les convois circulent trois fois par semaine au départ et à destination de Brescia ou de Turin. Les marchandises transbordées le jour un arrivent au plus tard le

jour trois à destination. Pour certains parcours et pour les gares de départ ou d'arrivée situées en Suisse, la livraison est ramenée au jour deux.

«Notre système est flexible et notre capacité de production rapidement extensible», souligne Paul Wittenbrink. SBB Cargo peut rendre ses nouveaux trafics opérationnels sur ces sites en une ou deux semaines.

La qualité suisse.

A travers ses nombreux contacts clients,

Adrian Bögli, responsable des ventes chez SBB Cargo Deutschland, sait combien la production propre de SBB Cargo en Italie est appréciée. «Sur le trafic Nord-Sud, nous avons enregistré sur plusieurs semaines une ponctualité de plus de 85%.» Une excellente performance pour la branche. Pour SBB Cargo, cela signifie que les trains ont atteint leur destination avec un retard d'une heure au maximum sur l'horaire d'arrivée.

D'après Adrian Bögli, les entreprises qui n'attachent pas d'importance à la qualité du transport et n'ont pour seul critère que le prix ont peu de chance de devenir des clients SBB Cargo. «Nous voulons instaurer avec nos clients des relations sur le long terme.» C'est aussi pourquoi des techniciens en logistique de SBB Cargo Deutschland ont participé aux entretiens avec les clients, quand il s'agissait de trouver pour eux la meilleure solution. «De cette façon, nous offrons un conseil optimal à nos clients.»

Texte: Martin Radtke.

Photos: Hansjörg Egger, Dorothea Müller.



La nouvelle Cotif a pris effet.

La nouvelle convention relative aux transports internationaux ferroviaires, la Cotif, est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006.

Cette convention régit les rapports entre entreprises de transport ferroviaire, gestionnaires d'infrastructure, propriétaires de wagons, clients des prestations de transport et pouvoirs publics. Elle a valeur de droit impératif, dès que les points de prise en charge et de livraison d'un transport sont situés dans deux Etats membres différents.

La Cotif marque la fin du monopole des compagnies nationales et adapte le cadre légal aux exigences de la libéralisation du marché international des transports de marchandises. La liberté contractuelle des parties est désormais au cœur de la législation ferroviaire. Par ailleurs, il existe pour la première fois un cadre juridique uniforme pour les nouvelles formes de coopération entre compagnies ferroviaires, comme l'achat réciproque d'une prestation. Pour SBB Cargo, ce nouvel environnement n'est en rien déstabilisant puisque l'entreprise collabore depuis longtemps déjà avec de multiples partenaires dans le trafic transfrontalier, selon de nouveaux modèles commerciaux. SBB Cargo se réjouit donc de l'entrée en vigueur de la nouvelle législation ferroviaire et de normes légales uniformes sur le plan européen.

Aperçu des principaux changements:

Suppression de l'obligation de transporter et de l'obligation tarifaire. Les transports internationaux nécessitent un accord entre les partenaires de la prestation. Il est important que le client soit en possession d'un contrat de transport valable avec une compagnie ferroviaire. C'est en effet la seule garantie pour lui, désormais, que le transport sera bien effectué. La levée de l'obligation tarifaire signifie que les prix des transports ne doivent plus être établis sur la base de grilles rigides. Au contraire, les prix peuvent être fixés individuellement, même dans

le trafic international, en fonction des exigences particulières du client.

Contrat consensuel. Dorénavant, le contrat de transport sera conclu de manière consensuelle, reposant sur un engagement mutuel des parties. Il n'entrera donc plus en vigueur lors de la réception de la marchandise et du bordereau de transport par l'entreprise ferroviaire, comme par le passé, mais dès l'accord mutuel des parties contractantes – selon le droit contractuel usuel.

Frais à la charge de l'expéditeur. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, tous les frais – prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison – sont à la charge de l'expéditeur. Jusqu'ici, les frais incombait au destinataire. Si l'accord stipule toutefois le paiement des frais par le destinataire, l'expéditeur reste responsable jusqu'à ce que le destinataire ait réceptionné le bordereau de transport, revendiqué la livraison ou pris des dispositions ultérieures. L'accord entre client et entreprise ferroviaire définit en outre les directives d'affranchissement qui peuvent être indiquées sur le bordereau de transport.

Droit de disposition. Dès le moment où le bordereau de transport est établi, le destinataire de l'expédition peut exercer son droit de disposition, c'est-à-dire le droit de réceptionner la marchandise et de décider ce qui doit en advenir, pour autant que l'expéditeur n'ait pas fait de mention contraire dans le bordereau de transport. L'ayant droit est responsable de donner les instructions nécessaires en cas, notamment, d'interruption du trafic sur une ligne.

Bordereau de transport uniforme. Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT) a élaboré un nouveau modèle de bordereau de transport, qui doit impérativement être utilisé depuis le 1^{er} juillet 2006. Un mémento à ce sujet est disponible sur www.sbbcargo.com/fr/cotif. Attention: il n'y a pas de délai transitoire pour les anciens formulaires de bordereau de transport.

Droit des wagons et Contrat Général d'Utilisation des wagons CGU. Des dispositions détaillées ont été négociées à l'intention des propriétaires de wagons privés et des entreprises de transport ferroviaire européens, sous la forme d'un Contrat Général d'Utilisation des wagons (CGU). Celui-ci régit les droits, les obligations et les principes de responsabilité civile valables pour l'utilisation transfrontalière de wagons de marchandises. Le 10 mai, les associations ferroviaires européennes ont appelé toutes les entreprises de transport ferroviaire et les propriétaires de wagons de marchandises à ratifier le CGU, l'adhésion étant facultative. Des informations sur le processus d'adhésion sont disponibles sur le site de l'Union internationale des chemins de fer UIC: www.uic.asso.fr/cuu.



SBB Cargo a édité une brochure présentant plus en détail la Cotif, le droit des wagons et le contrat d'utilisation des wagons.

► www.sbbcargo.com/fr/publi



Une mini-entreprise avec des **objectifs maxi.**

Satis IS est un client attitré de SBB Cargo. L'entreprise, dont le siège est à Chiasso, veut développer les transports de bois entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie «à fond de train».

Gianfranco Martini aurait, en fait, toutes les raisons d'être satisfait. Parce que l'entreprise tessinoise qu'il dirige, Satis Italsempione, est leader national des transports de grumes de la Suisse vers l'Italie et son volume de chargement a augmenté de 30% entre 2004 et 2005. Mais cet homme de 62 ans vise une expansion ambitieuse qu'il envisage de réaliser avec SBB Cargo.

Satis IS, forme abrégée du nom de l'entreprise, est la filiale suisse d'Italsempione (fusion des mots «Italie» et «Simplon») Spedizioni Internazionali, fondée à Domodossola en 1955. Son réseau compte, en plus des dix-huit centres

d'intervention sur la péninsule italienne, des centres en Espagne, en Grande-Bretagne, au Japon, à Taiwan et aux USA. En 1966, Martini avait quitté l'IS Gênes pour la filiale de Chiasso; huit ans plus tard, il en prenait la tête. Depuis 1978, les cinq membres de son équipe concentrent leurs activités sur le transport ferroviaire du bois brut. Au départ, il était prévu que Satis IS soit une agence en douane. Mais comme elle risquait d'être rapidement dépassée en raison de la libéralisation du marché qui se profilait dans l'UE, il a fallu trouver des alternatives de manœuvre, résume Martini.

Plus de transports de marchandises par rail.

Dès le début des années 80, cette nouvelle donne a peu à peu conduit Satis IS à organiser les trafics ferroviaires des clients et commerçants européens en grumes. Lors de l'abolition des barrières douanières de l'UE en 1993, l'entreprise était en mesure de faire valoir ses premiers succès sur les liaisons Suisse-Italie et France-Italie: 20 000 à 30 000 tonnes par an.

Aujourd'hui, les 300 000 tonnes annuelles de Satis IS représentent un budget de 11,6 millions d'euros (17,3 millions de francs). En 2005, elle a



Chargement de bois à Embrach-Rorbias pour Satis Italsempione.

transporté 120 000 tonnes de la Suisse vers l'Italie en collaboration avec SBB Cargo; selon Martini, ce chiffre va considérablement augmenter en 2006 et 2007. Les liaisons France–Italie et Belgique–Italie, jadis très florissantes, sont en perte de vitesse faute de conditions de transport attrayantes. Avant, ces transports se montaient, par an, à 2000 wagons et plus de 100 000 tonnes pour l'un et à 600 wagons et 30 000 tonnes pour l'autre. «Aujourd'hui, tout se joue sur l'axe Allemagne–Suisse–Italie», dit Martini. Son entreprise profite – grâce à l'Open Access vers le réseau ferroviaire de l'UE – des trafics continus de SBB Cargo; et ce d'autant plus que l'entreprise ferroviaire peut s'appuyer sur ses filiales en Allemagne et en Italie.

«D'ailleurs, fin 2003, Satis IS a été notre premier client lors du tout premier transport de SBB Cargo en Open Access de la Suisse vers l'Italie», dit Roberto Martignoni, responsable du bureau de vente de Milan pour SBB Cargo. Lui

« Aujourd'hui, tout se joue sur l'axe Allemagne–Suisse–Italie. »

Gianfranco Martini

et son collaborateur, Mario Bernasconi, entretiennent des contacts quotidiens avec Satis IS. «Nous sommes très satisfaits du fonctionnement de ce duo», confirment Gianfranco Martini et son fils Daniele, 32 ans, qui travaille dans l'entreprise depuis dix ans.

Une compétence professionnelle saluée.

Martini, père et fils, font l'éloge de la disponibilité, de la compétence professionnelle et de la capacité de Martignoni et de Bernasconi à résoudre les problèmes rapidement et de façon pratique. Le travail principal des Martini consiste à coordonner les transports ferroviaires des

grumes de différents arbres entre des centaines de points de départ en Allemagne et en Suisse et leurs destinataires italiens. Un peu moins de deux tiers d'entre eux sont des papeteries, des scieries, des entreprises de construction, des producteurs d'agglomérés et des fabricants de meubles de la région industrielle du Triveneto.

Avant l'Open Access, la façon de travailler de Satis IS était plus compliquée: elle collaborait avec SBB Cargo de Suisse jusqu'à la frontière italienne et, de là, avec Trenitalia Cargo. Ces temps sont révolus; depuis, Satis IS a basculé bon nombre de ses transports vers les trafics directs de SBB Cargo, p. ex. vers Lecco et Desio. Le projet actuel Valteline en est l'exemple: les wagons SBB Cargo vont jusqu'à Lecco où des camions prennent le relais jusqu'au destinataire en Valteline.

Cette prestation double les volumes de Satis IS sur ce trajet. Et ce n'est que le début d'une série de projets en collaboration avec SBB Cargo, annoncent les Martini. Ils réactivent actuellement les trafics en provenance de France et de Belgique mais par un autre biais: les cargos transportent 5000 tonnes de bois par mois à partir du port fluvial de Givet, à la frontière franco-belge, d'Anvers et de Gand vers Bâle d'où elles sont acheminées par SBB Cargo en trains complets vers l'Italie, directement ou en passant par la plate-forme de transbordement de Weil am Rhein.

A l'avenir, le train.

En avril, les deux partenaires ont mis en place un trafic test Sud–Nord, en transportant des grumes suisses vers une papeterie près de Mannheim sur six wagons. Depuis, 200 tonnes sont acheminées par semaine. Mi 2006, une liaison sud vers Fossano dans le Piémont devrait fonctionner au même rythme pour 400 tonnes. Un autre projet prévoit de livrer du bois brut suisse dans la région de Brescia via la gare de Rezzato, en commençant par 20 000 tonnes par an.



Gianfranco Martini, Roberto Martignoni, Daniele Martini (de gauche).

Filiales en Europe, Extrême-Orient et aux USA.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les entreprises de transport avaient installé de petites agences en douane à la frontière italo-suisse. Certaines ont fusionné en 1955 pour devenir Italsempione (IS). L'entreprise a débuté en s'occupant de certains transports alimentaires du Nord de l'Europe pour l'Italie. Puis, elle est passée au commerce de matières premières pour l'industrie nationale. IS a ensuite créé les centres d'intervention de Gênes, Prosecco-Trieste et Chiasso au cours des années 60. Chiasso, bien que minuscule, est rapidement devenu le centre dominant du transport alimentaire. En 1973, IS s'est transformée en SARL; son réseau s'est ensuite constamment agrandi. Au cours de la deuxième moitié des années 70, elle s'est diversifiée: petit à petit, elle s'est tournée vers les transports groupés, les prestations logistiques et l'acheminement d'un spectre de marchandises beaucoup plus large, y compris les denrées périssables.

Depuis le début des années 90, elle prend aussi part aux transports maritime et aérien. Italsempione, dont le siège est à Milan, compte parmi les «major players in transportation and logistics» grâce à ses filiales en Europe, en Extrême-Orient et aux USA et à son dense réseau d'agences.

Les Martini prévoient également d'acheminer les grumes du Sud de l'Allemagne et de France par camions jusqu'à la plate-forme de transbordement de Weil am Rhein de SBB Cargo où on les chargera sur des wagons pour l'Italie. Bien que Satis IS effectue aussi des transports pour le compte de commerçants en bois, la tendance se dessine en faveur des destinataires. «La structure de la clientèle change», confirme Martini junior. «De plus en plus d'acheteurs veulent savoir, avant de conclure une affaire, quel sera le prix net de la marchandise, livrée à leur porte.»

Texte: Wilf Seifert. Photos: Wilf Seifert, Gian Vaitl.

Un partenariat sur la bonne voie.



ChemOil Logistics se charge désormais de la gestion intégrée des wagons citernes et du parc des conteneurs de SF-Chem. Le prochain pas consistera à surveiller la rotation du matériel informatique.

La SF-Chem estime précieux tout partenaire qui considère les exigences spécifiques des clients comme autant de défis professionnels à relever. Surtout lorsqu'il est question de la régie logistique de ses 147 wagons citernes en location, qui desservent une bonne cinquantaine de destinations en Suisse et à l'étranger. La tâche s'amplifie d'autant plus que SF-Chem, dont le siège est situé à Pratteln, près de Bâle, fabrique plus de 200 produits différents.

Chlorés, sulfatés ou méthylés, ceux-ci sont transportés en train, par camion ou par bateau et font l'objet de 10 000 envois par an, comptant 200 000 tonnes au total. S'ajoutent à ce contingent les 150 000 tonnes de matières premières importées. Compte tenu de la nature de ces produits, ils sont délicats à transporter. Plus de 95% du volume importé et exporté est classé marchandise dangereuse.

Des normes de sécurité contraignantes.

Les normes de sécurité sont donc contraignantes et valent pour tous les transports, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du site. Ces derniers sont du ressort de ChemOil Logistics. C'est pourquoi SF-Chem lui a confié la surveillance de ses wagons citernes. Le lot de prestations composé par ChemOil à l'intention de SF-Chem comporte tous les aspects de la gestion du fret, du parc et du «out-of-order» et à présent, à la



Chargement d'un wagon citerne avec du sulfate de diméthyle à Pratteln, près de Bâle.

suite d'une phase d'essai de trois mois avec dix wagons citernes, aussi le monitoring.

Une longue collaboration unit SF-Chem et ChemOil, la filiale SBB Cargo. La large gamme de produits et donc de transports pour laquelle elle assume aujourd'hui la responsabilité, a engendré des difficultés de mise en route. «Au début, les gens de ChemOil en savaient peu sur nos activités. Cela a demandé beaucoup d'efforts de part et d'autre», avoue Peter Leuenberger, 54 ans, chef de la logistique de SF-Chem.

Une étroite collaboration sous le signe de l'échange.

Mais cela n'aurait rien d'étonnant, selon Leuenberger: une telle coopération complexe ne peut se construire que lentement et ensemble. Entre-temps, la collaboration est sur la bonne voie. Des progrès considérables auraient été accomplis dans les domaines partiels en retard sur le plan de concept. Markus Borner, Key Account Manager chez Chem-Oil, partage cet avis. Depuis la fin 2003, il apporte son soutien à ce client – une tâche complexe vu la gamme de ses produits.

Ce qui la rend plus difficile encore est le nombre important des destinations de ces produits chimiques qui souvent demandent des wagons spécialement équipés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Borner précise qu'il s'agit ici de trafic diffus de wagons isolés et non pas de simples transports en trains complets. Les activités confiées à ChemOil par SF-Chem, l'un des rares fabricants suisses de produits chimiques de base, sont les suivantes:

► **Gestion du fret traditionnel:** le transport sur rail, l'achat, la vérification et le décompte du fret auprès de SBB Cargo ou d'autres compagnies ferroviaires.

► **Gestion du parc:** la gestion de données contractuelles, techniques et spécifiques aux wagons citernes et conteneurs; le conseil et le soutien en matière d'équipement, entre autres dans le choix d'entreprises appropriées de location, de nettoyage et de réparation.

► **Gestion «out-of-order»:** l'organisation et le suivi des wagons citernes et des conteneurs en matière de nettoyage, de réparation, de révision et d'examen des citernes. Parallèlement, SF-Chem est constamment informée de la position actuelle de ses wagons.

► **Monitoring:** la phase d'essai portant sur la surveillance de la rotation a récemment été conclue. Dorénavant, la rotation de chaque wagon sera surveillée afin de réduire la durée d'immobilisation et d'en augmenter l'efficacité.

En vue de garantir une coordination technique sans heurts entre les partenaires, Bruno Gross du secteur Technique du parc de ChemOil, Peter Leuenberger et un professionnel du ressort discutent une fois par semaine chez SF-Chem des éventuels problèmes. «Le trio sert d'interface entre la logistique, la chimie et la technique», précise Markus Borner.

SF-Chem utilise, outre son parc de wagons citernes, 150 conteneurs loués, tous de 20 pieds

Interchimie pour le monde entier.

SF-Chem n'a adopté son nom qu'en 2001, lorsqu'elle fut reprise par Syngenta et Clariant. Cinq groupes chimiques suisses l'avaient fondée en 1917 et baptisée Säurefabrik Schweizerhall. Elle était destinée à couvrir leurs besoins en produits chimiques à base inorganique. En 2004, l'entreprise fut rachetée par Capvis (85% de participation), la société leader du private equity en Suisse, et par le management de SF-Chem (15% de participation), après une expansion progressive de ses installations. Elle a pour activité principale le ravitaillement de clients de l'industrie chimique, partout dans le monde, en produits intermédiaires à base de soufre et de chlore. Ses principaux acheteurs sont les branches pharmaceutique et agrochimique mais également certaines industries chimiques spécialisées. Les produits intermédiaires sont intégrés sur place, dans des processus de traitement à plusieurs niveaux. Les recettes réalisées en 2005 par les 370 collaborateurs de SF-Chem se chiffraient à 160 millions de francs, soit 102 millions d'euros.

(EVP). «Afin de garantir la qualité du produit, nous réservons chaque moyen de chargement dont nous disposons au transbordement et au transport d'une marchandise spécifique. Nous renonçons donc à charger des produits différents dans un même conteneur», explique Peter Leuenberger.

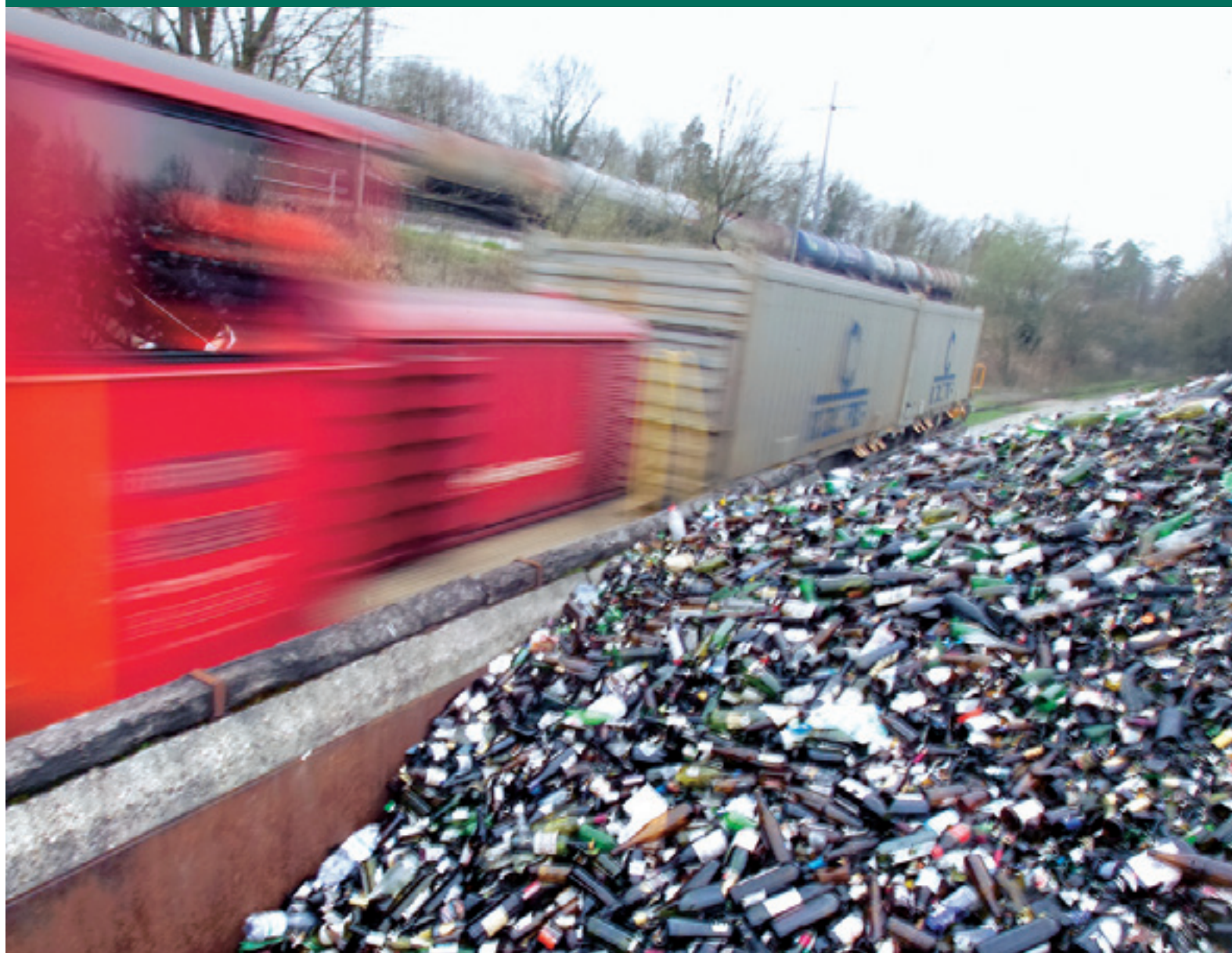
« Au début, les gens de ChemOil en savaient peu sur nos activités. »

Peter Leuenberger

Les régions d'où proviennent les matières premières et où sont destinés les produits finaux sont toutes situées en Europe, en Amérique du Nord et en Asie. L'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale appartiennent également aux régions de vente traditionnelles. Les marchandises importées ou exportées sont transportées dans des citernes ou des conteneurs standards, en fonction de leur spécificité et des exigences de sécurité.

Texte et Photos: Wilf Seifert.

Transport de **verre usagé** via le Röstigraben.



Notre canette de bière à Rümlang, sur le chemin du recyclage...

SBB Cargo joue un rôle important dans le recyclage du verre usagé. Prenons l'exemple d'une canette de bière pour découvrir le circuit du verre usagé à travers la Suisse.

Dimanche, 22 h. La soirée de grillades était très réussie. Il ne reste plus rien, hormis trois bouteilles de vin et une canette de bière.

Lundi, 17 h. Le maître de maison se dirige vers le centre de collecte de son quartier pour y jeter la bouteille verte dans l'orifice réservé au verre usagé. Un geste partagé par la plupart des Suisses dans un pays qui recycle plus de 95% du verre de récupération. Un résultat qui ne pourrait pas être atteint sans la société Vetro-Recycling. Voici 25 ans que la filiale de Vetropack Holding alimente le circuit du recyclage du verre usagé. Pour 2006, elle table sur un chiffre d'affaires de 50 000 tonnes environ.

Mardi, 8 h 30. Un camion soulève le conteneur pour déverser la collecte sur sa plate-forme de chargement. Grâce au cloisonnement, le verre reste trié par couleur.

9 h. La tournée de collecte touche à sa fin. Le camion chargé de verre prend la direction de Rümlang, un des sites de collecte de Vetro-Recycling. Les bouteilles de récupération sont déchargées à grand fracas sur les monticules de différentes couleurs. La canette de bière domine la montagne de verre usagé vert, haute de plusieurs mètres. Des odeurs de vin et de bière flottent dans l'air. «Il est inutile de rincer le verre. Il sera chauffé et nettoyé à plus de 1500 degrés Celsius dans un four à fusion», explique Peter Reimann, responsable Logistique de la société Vetro-Recycling. La présence de nombreuses bouteilles en PET pose problème. Elles appartiennent à un site de collecte spécial.

11 h. Pour notre canette de bière et les autres verres usagés, Rümlang n'est qu'une étape. Régulièrement, le contenu de la collecte est acheminé en Suisse romande, où Vetropack a mis en service un nouveau four à fusion à Saint-Prex, près de Lausanne. Aujourd'hui, c'est

au tour du verre usagé vert. Une chargeuse sur pneus déblaie à grands coups de fourche le monticule pour le transvaser sur deux wagons. «Pour le transport combiné, nous utilisons depuis peu un nouveau type de wagon équipé de caisses mobiles. Avec ces conteneurs à pulvérisateurs sur les wagons, nous pouvons transporter plus du double de volume, soit 54 tonnes. Et plus nous transportons, plus nous économisons sur le voyage», explique Daniel Hiltbrand, conseiller à la clientèle chez SBB Cargo.

«**Nous veillons à utiliser, autant que possible, le moyen de transport le plus écologique. C'est pourquoi nous avons choisi SBB Cargo pour partenaire.**»

Peter Reimann

Pour Vetro-Recycling, l'environnement est le maître-mot. La fabrication de bouteilles à partir de verre usagé nécessite jusqu'à 25% d'énergie en moins par rapport à l'utilisation de matériaux primaires. C'est aussi pour des raisons écologiques que Vetro-Recycling a opté pour le transport par rail. Peter Reimann: «Nous veillons à utiliser, autant que possible, le moyen de transport le plus écologique. C'est pourquoi nous avons choisi SBB Cargo pour partenaire.»

19 h. Une locomotive de manœuvre achemine les deux wagons vers la bascule. Le verre usagé est pesé, et les wagons sont entreposés à Rümlang.

Mercredi, 15 h. La locomotive tracte les deux wagons jusqu'à Glattbrugg, où ils sont

décrochés puis intégrés dans l'horaire des trains de marchandises de SBB Cargo. Le train s'ébranle en direction de la Suisse romande.

Jeudi, 8 h. Le train de marchandises s'arrête à la plate-forme de transbordement, à proximité de Saint-Prex. Une grue ou un chariot élévateur hisse la caisse mobile chargée de verre usagé pour la déposer sur un camion, doté d'un appareil de déversement basculeur. A Saint-Prex, ce dispositif permet de décharger les 54 tonnes en quelques minutes à peine. Peter Reimann se réjouit du nouveau four à fusion: «Grâce à lui, nous pouvons utiliser jusqu'à 95% de verre usagé pour la fabrication du verre neuf. Avec le recyclage, rien n'est perdu: avec un kilo de verre usagé, nous obtenons un kilo de verre neuf.»

8 h 30. Voici longtemps que notre canette de bière est réduite en tessons. Le groisil est happé par une bande transporteuse, débarrassé des corps étrangers, comme la céramique, la porcelaine ou les pièces métalliques, et amené à la granulation optimale pour le processus de fusion. Dans le four, le verre usagé est chauffé à 1580 degrés Celsius pour être transformé en une pâte fluide rougeoyante. 48 heures après, une nouvelle bouteille est façonnée. Le verre liquide est soufflé à l'air comprimé, sous forme de récipients en verre ou de bouteilles prêts à l'emploi, puis déposé dans un four de recuisson pour un refroidissement régulier.

Quelques semaines plus tard. Notre bouteille n'a pas rejoint le paradis des canettes de bière. Elle trône sur un rayon, réincarnée en bouteille de vin.

Texte: Susanne Wagner.
Photos: Hansjörg Egger; Vetropack.



... puis à Saint-Prex avant sa résurrection sous la forme d'une bouteille de vin.



Il peut tout supporter.

Tout ou presque peut se suspendre à un crochet, même des morceaux de ponts. Jetons un coup d'œil à la fabrication d'un petit maillon de la chaîne logistique.

Une pièce toute simple et pourtant indispensable: le crochet. On l'utilise pour la pêche à la mouche, pour suspendre son manteau, voire des conteneurs, des moteurs de bateaux et même des ponts en pièces détachées. Dans ce cas, un crochet peut peser jusqu'à 40 tonnes à lui seul.

Mathias Kähler est le directeur de la Mohr Hebetchnik GmbH située à Horst, dans le Nord de l'Allemagne. Cette entreprise fabrique des crochets de grues pour grues mobiles sur chenilles, grues maritimes, grues pivotantes. Ses clients sont des constructeurs de grues tels que par exemple le groupe Liebherr de Bulle (canton de Fribourg).

Les gros crochets de grues ne sont pas de simples produits de série. «Le client nous fournit les spécifications techniques que doit posséder son moufle à crochet, à savoir la charge utile, le poids propre, la taille et l'emplacement du crochet. Il importe aussi de savoir si le client a besoin d'une caisse de poulie spéciale et si le crochet doit être simple ou double», explique Kähler. Le crochet proprement dit est moulé ou forgé d'une seule pièce. Et si Kähler parle de «moufle à crochet», c'est parce que le crochet de grue est un élément de la poulie. Le nombre de disques de la poulie dépend du type de la grue. Les exigences particulières demandent un mode de

fabrication adapté. Ainsi, les crochets des grues utilisées sur les plate-formes pétrolières sont revêtus de bronze afin d'éviter toute formation d'étincelle en cas de heurt contre une autre pièce en métal. Les crochets destinés à des travaux sous-marins doivent, quant à eux, être étanches et à partir d'une certaine profondeur, équipés d'un dispositif de compensation de pression. «La plus grande profondeur jamais atteinte avec un crochet fabriqué par nous était de 800 mètres au-dessous du niveau de la mer», précise Kähler.

Dès réception d'une commande, une équipe d'environ trois constructeurs réfléchit à sa conception. Cela revient souvent à trouver un

compromis: le moufle doit être ni trop haut et ni trop bas, pas trop lourd mais suffisamment robuste. Pourtant il n'est pas question de réinventer la roue à chaque fois: «Souvent, nous pouvons utiliser des composants dont nous disposons déjà», nous apprend Kähler qui participe activement à la conception. Puis, il y a aussi toutes les normes à respecter. Les organismes internationaux de normalisation disposent de leurs propres groupes de travail pour la fabrication de crochets de grues.

Pas de surprises.

Le poids que supporte un crochet est déterminé selon les règles de la statique. Le test se déroule ainsi: les petits crochets d'une charge utile allant jusqu'à 25 tonnes doivent pouvoir porter une double charge utile et les crochets

« La construction
d'un crochet, c'est toujours
la recherche
de bons compromis. »

Mathias Kähler

plus grands doivent généralement porter un tiers de plus que leur charge utile. Il n'y a pour ainsi dire jamais de surprise avec ce genre de test. «En réalité, nous concevons les crochets en fonction de facteurs de sécurité bien plus élevés que ceux appliqués durant le test», explique Kähler.

Une pièce magnifique est fabriquée en ce moment pour une grue chenillée de Liebherr: elle est supposée soulever 1350 tonnes (env. 1800 tonnes lors du test) grâce à ses 26 molettes. Avec une hauteur de 5,5 mètres et une largeur de 5 mètres, elle devrait peser quelque 40 tonnes.



Mathias Kähler, 41 ans, est ingénieur diplômé en construction mécanique HES et directeur de l'entreprise Mohr Hebetchnik, à Horst (Holstein), spécialisée dans la construction métallurgique et la fabrication de conteneurs. Fondée en 1989, elle occupe aujourd'hui 65 employés, dont certains ont acquis une participation dans l'entreprise. Elle fabrique des engins de levage, des appareils de suspension de charges, des dispositifs d'amarrage, des systèmes de fermeture et des structures spéciales, tout particulièrement pour l'industrie navale et le bâtiment, pour les constructeurs de grues, et la construction d'installations.

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.



SBB Cargo assure l'avenir
du **Service matériel roulant.**

SBB Cargo revoit le positionnement du Service matériel roulant et renforce sa compétitivité. Cette réorientation permettra d'économiser 25 millions de francs (16,7 millions d'euros) par année et d'afficher un résultat positif pour l'entretien du matériel roulant.

En procédant à ce repositionnement, SBB Cargo réagit au recul de la demande de prestations de maintenance et à la pression croissante de la concurrence dans le gros entretien des wagons de marchandises. En raison de surcapacités au niveau européen, ce secteur est soumis à une pression tarifaire particulièrement forte. Les prix de la maintenance des véhicules se répartissent à leur tour directement sur les prix des transports de SBB Cargo.

Le Service matériel roulant intensifie l'exploitation sur les sites, augmente la productivité et développe ses compétences dans des secteurs d'activité prometteurs, comme le gros entretien des locomotives électriques. Le repositionnement entraînera la suppression de 200 à 220 emplois d'ici à 2008. Aucun licenciement ne sera prononcé.

De nouvelles opportunités.

L'atelier industriel de Bellinzona, qui est renforcé, poursuivra le gros entretien des locomotives de ligne anciennes et modernes. SBB Cargo souhaite développer et approfondir le vaste

savoir-faire de l'atelier en matière d'entretien des locomotives. Le Service matériel roulant espère également acquérir de nouveaux clients dans ce secteur.

Quant à l'atelier industriel de Bienne, il pourra prendre un nouveau départ avec un partenaire fort, grâce au repositionnement. Il est prévu que ce site continue à être exploité pour la maintenance des locomotives diesel et qu'il soit renforcé pour l'avenir. SBB Cargo a l'intention d'exploiter l'atelier avec un partenaire privé ou de le confier, installations et personnel compris, à un partenaire solide. L'entretien des wagons de marchandises spéciaux comme les wagons-citernes devrait également rester à Bienne et faire l'objet d'un partenariat. SBB Cargo désire en outre exploiter davantage les périodes normales d'immobilisation des véhicules pour effectuer des travaux de maintenance continue. A cet effet, elle concentre ces prestations d'entretien sur cinq sites (quatre gares de triage et Erstfeld, sur l'axe Nord-Sud).

Texte: Martin Radtke. Photo: Hansjörg Egger.



Quand le talent ouvre la voie.

La création de nouveaux sites en Allemagne n'a pas de secret pour Annette Jordan, gérante de SBB Cargo Deutschland GmbH.

Annette Jordan a de l'énergie à revendre. Et il en faut quand il s'agit de veiller au déroulement sans faille de l'ouverture de nouveaux sites. Pour l'heure, c'est au tour de Lübeck, Karlsruhe et Singen. Mais ce n'est pas tout: «Actuellement, nous étudions la mise en place d'une équipe de manœuvre à Duisbourg.» Les ports de la mer du Nord sont les prochains points de mire.

Facile à dire mais pas à faire: voici deux ans qu'Annette Jordan poursuit son but avec ténacité. «J'ai démarré le projet avec 13 collaborateurs. La direction m'a fait confiance et m'a laissé carte blanche», se souvient la jeune femme de 38 ans. Sa mission consistait à ouvrir des sites en Allemagne pour le trafic de wagons et de transbordement. Moins de deux ans plus tard, elle dirige 125 collaborateurs et comptabilise 380 trains par semaine.

Les trains en circulation sont nos meilleurs ambassadeurs.

«J'ai d'abord dû recruter les responsables Controlling, Personnel et Plate-forme, la création d'un site étant l'affaire d'une équipe.» Parallèlement aux entretiens d'embauche, Annette Jordan a noué des contacts commerciaux et mis sur pied une organisation interne. Des défis exigeants et passionnants au jeu desquels elle s'est piquée.

«Le site d'Offenburg était le premier de la série. Un collaborateur s'est occupé des formalités, de la location des locaux et de l'embauche des mécaniciens.» Recruter du personnel, avant même que le site n'existe, s'est avéré difficile. «Aujourd'hui, nous sommes présents sur le marché, nos locomotives circulent et nous faisons partie du paysage, ce qui cristallise notre image

et la confiance dans l'entreprise. Mais comment procéder là où tout est à faire?» Un obstacle qu'elle a surmonté avec son équipe de la première heure. D'autres sites ont vu le jour à Freiburg, à Weil am Rhein et en Sarre. «Le site sarrois a été créé de toute pièce en deux mois. Un véritable tour de force.»

La tactique du dernier tronçon.

Le networking est pour beaucoup dans le développement d'un site. «Pour expliquer notre activité, rencontrer les clients et savoir quelles prestations ils utilisent et quels services ils souhaitent encore.» Annette Jordan parle si vite qu'elle en oublierait presque de respirer. «J'ai tout de suite compris comment nous démarquer de la concurrence: pour une flexibilité maximale, je partage les visites chez les clients avec le

responsable des ventes», confie-t-elle. Mais le gros du défi réside dans le dernier tronçon: SBB Cargo Deutschland organise également un service de collecte.

Annette Jordan a innové avec le «Service technique de distribution» qui étudie les alternatives de transport. D'après elle, un atout concurrentiel indéniable. Les résultats sont éloquent: en 2005 SBB Cargo Deutschland atteignait 2,3 milliards de tonnes-kilomètres nettes, multipliant par quatre et demi sa prestation de transport de 2004.

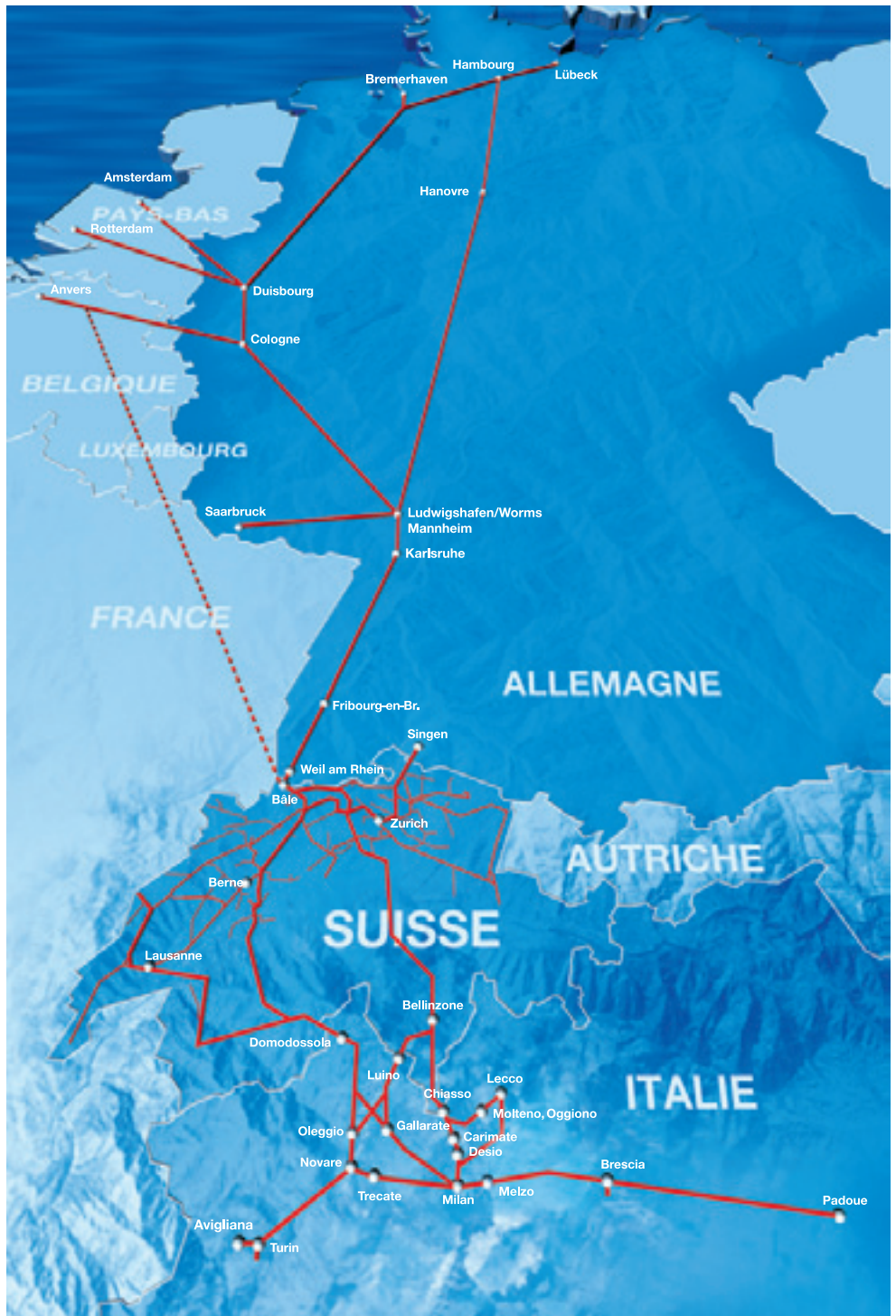
L'appel de la base.

L'Allemagne et la Suisse affichent de nombreuses différences culturelles, auxquelles les chemins de fer n'échappent pas. Les mécaniciens allemands, formés à leur propre réseau ferroviaire, ont ainsi dû suivre une formation de plusieurs mois pour pouvoir circuler sur le territoire suisse. Annette Jordan sourit. «Pour garantir un fonctionnement optimal, il faut expliquer certains points de détail et certains usages.» Quoiqu'il en soit, nos voisins allemands apprécient le traditionnel apéritif suisse, à la sortie des séminaires intensifs. Ils ont également compris que, contrairement au cliché, les Suisses n'étaient pas lents mais simplement réfléchis.

Mais revenons-en à l'équipe. «Je ne connais pas encore tous mes collaborateurs», avoue la gérante. Il faut dire que l'équipe a grandi vite. Aujourd'hui, Annette Jordan se réserve du temps pour maintenir le contact avec la base. Plusieurs fois par mois, elle va à la rencontre des collaborateurs: «Il est important qu'ils sachent qui je suis, que je m'intéresse à eux et que je les prends au sérieux. Je veux sentir l'état d'esprit qui règne sur les sites. Il m'inspire souvent des suggestions en matière de direction.»

C'est dans le jogging qu'Annette Jordan puise l'énergie nécessaire pour mener de front ses activités. Elle rêve déjà à son prochain voyage: après les Etats-Unis, l'Australie et le Canada, ce sera la Nouvelle-Zélande cette année.

Texte: Susanne Perren. Photo: Dorothea Müller.



Annette Jordan, 38 ans, a fait des études d'ingénieur en construction mécanique. Son diplôme en poche, elle travaille trois ans dans le domaine du conseil. En 1998, elle entre chez DB Cargo AG où elle est chargée de la mise en œuvre de projets, d'abord en tant que stagiaire puis en tant qu'assistante du responsable de production de la filiale de Cologne. C'est au poste de responsable Infrastructure qu'elle exerce ses premières fonctions dirigeantes. En avril 2001, DB Cargo lui confie le poste de directrice de la gare Cargo de Wanne-Eickel, où elle chapeaute 250 collaborateurs. En juin 2004, elle rejoint SBB Cargo Deutschland au poste de responsable de production. Son objectif: mettre en place une production autonome. En décembre 2004, elle est promue gérante de SBB Cargo Deutschland GmbH. Annette Jordan est mariée et réside à Lünen (D).

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 Suisse (hors Tessin)
Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbb.ch

Vente Tessin
Tél. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Agence de vente Italie
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tél. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbcargomilano@sbb.ch

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

Trafic combiné

Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. Suisse 0800 707 100
Fax Suisse 0800 707 010
Tél. Europe 00800 7227 2224
Fax Europe 00800 7222 4329
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)51 229 04 50
Fax +41 (0)51 229 04 59
vertrieb.servicerollmaterial@sbb.ch

Comptez sur nous.  SBB CFF FFS Cargo

Nous donnons une orientation suisse au trafic de marchandises en Allemagne et en Italie.

Ça y est! C'est nouveau: à Duisbourg, Worms, Weil am Rhein, Desio, Molteno, Oggiono, Lecco et, à partir de l'été 2006, au départ de Lübeck, Singen et Karlsruhe ainsi que de Turin et Brescia, il y a un raccordement suisse direct pour les trafics de transbordement et de marchandises par wagons complets. SBB Cargo transporte vos marchandises avec les standards de haute qualité suisse habituels sur l'axe Nord-Sud, pour les trafics de marchandises par wagons complets vers la Suisse, l'Allemagne et l'Italie, en complète autonomie et surtout, de main de maître. Bienvenue dans le réseau ferroviaire suisse!

www.sbbcargo.com

