

# cargo

- Poussée jusqu'à la mer.** Grâce aux trains de marchandises, la Suisse s'étend jusqu'à la mer du Nord. 6
- Tunnel pour les déchets.** A Lausanne, les ordures prennent le métro. Les résidus aussi. 10
- Château entouré d'eau.** Quand les routes deviennent trop étroites, les bouteilles voyagent en train. 14
- Les roues tournent.** Quand ce n'est plus rond, ça peut le redevenir. 16





## Photo de saison.

### Ecran de veille: téléchargez maintenant.

Cette photo illustre une première: SBB Cargo achemine les ordures via un tunnel souterrain à Lausanne, depuis mi-avril 2007. Vous trouverez davantage d'informations au sujet de la gestion écologique des déchets à partir de la page 10.

SBB Cargo souhaite, par le biais de cette photo, introduire une autre innovation: découvrez le voyage virtuel de nos transports à travers les univers visuels de notre magazine – en écrans de veille! Téléchargez-les tout simplement sur votre ordinateur à partir du site [www.sbbcargo.com/saisonbild.htm](http://www.sbbcargo.com/saisonbild.htm) Profitez-en!

### Souhaitez-vous vous abonner gratuitement?

Vous trouverez le formulaire en ligne sur: [www.sbbcargo.com/magazin](http://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

Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02 ou par courrier à

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

### Impressum.

**cargo 2 | 07.** Juin 2007. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage à 20 000 exemplaires.** **Rédaction** Susanne Perren (responsable), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favo Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 19 01 02, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com), [www.sbbcargo.com](http://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.

**Photo de couverture:** Bremerhaven, le port de conteneurs vu de nuit. Les ports de Hambourg et de Bremerhaven sont directement reliés à la Suisse au plan logistique, grâce à une navette d'Intercontainer et de SBB Cargo.

## Sommaire.

### **Ballast.** 4

Chiffres du bilan. Plates-formes. Ateliers.

### **Intercontainer.** 6

La Suisse s'étend jusqu'à la mer du Nord.

### **Fantastico.** 9

Sans éléphant. Et pourtant satisfait.

### **Ordures ménagères.** 10

A Lausanne, les ordures prennent le métro.

### **Recycling.** 12

Les pros des huiles usées d'Oltén.

### **Château entouré d'eau.** 14

Admirablement situé, difficile d'accès.

### **Roues voilées.** 16

Et comment elles tournent à nouveau rond.

### **L'express du vieux papier.** 17

Les papiers déjà lus partent en train.

### **Celui qui murmurait à l'oreille des chiens.** 18

Olivier Schnydrig, chef d'équipe Cargo à Brigue.

## Cycles.



Chère lectrice, cher lecteur,

Les cycles sont générateurs de mouvement en économie. Dans le domaine du transport, les cycles jouent un rôle tout particulier – on les appelle ici «rotations». Quand on réussit à effectuer ses transports en rotation, on travaille mieux et de manière plus efficace. SBB Cargo respecte ce principe. Par exemple lorsqu'elle prend en charge les trafics de navettes, pour le compte d'Intercontainer.

Mais nous apportons aussi notre soutien à des cycles bien plus importants. Comme à celui de la gestion des déchets. En tant qu'entreprise ferroviaire, nous ne sommes pas peu fiers de pouvoir nous inscrire dans les cycles naturels grâce à notre avantage écologique. Une affaire qui roule, non? Bonne lecture!

**Adrian Keller**

Responsable Secteur d'activité Suisse

## Développement des plates-formes internationales.

### La nouvelle plate-forme à Lonato vient consolider le réseau de SBB Cargo en Italie du Nord.

En Italie, les transports de marchandises par le rail sont de plus en plus demandés. SBB Cargo a donc continué de développer l'offre de réseau et de plates-formes sur place.

Entre janvier et fin avril 2007, 25 nouvelles prestations sont venues s'ajouter à l'ancien système. En avril 2007, la nouvelle plate-forme a été

mise en service à Lonato. Par ailleurs, SBB Cargo a pour la première fois spécialement affecté une équipe Production Cargo Régionale avec locomotive de manœuvre à la plate-forme de Turin. SBB Cargo assure ainsi en Italie du Nord le trafic de marchandises par wagons complets via quatre sites (Turin, Desio, Brescia, Lonato). En outre, les clients de la région de Turin pourront pour la première fois être livrés directement via la voie de raccordement.

## Agenda.

### Les passionnés de l'histoire des chemins de fer réserveront le deuxième week-end de septembre.

Le chemin de fer du Gothard fête ses 125 ans d'existence et SBB Cargo avec lui: les 8 et 9 septembre prochains auront lieu à Erstfeld et Biasca les journées SBB ouvertes au public, avec moult attractions, spectacles et voyages ferroviaires.

► [www.sbb.ch/gottardo](http://www.sbb.ch/gottardo)

## Atelier industriel de Bellinzone: modernisation.



### SBB Cargo modernise ses ateliers au Tessin.

Dans les cinq prochaines années, 30 millions de francs seront investis dans l'atelier industriel de Bellinzone. Parallèlement, les chemins de fer débiteront plusieurs programmes destinés à accroître la productivité. Les mesures permettront de fournir des services de maintenance à des coûts moins élevés. Dans les trois prochaines années, environ 70 postes sur 400 seront ainsi supprimés. Aucun licenciement ne devrait être prononcé.

► Voir aussi page 16.

## SBB Cargo affiche un nouveau record.

### En 2006, la compagnie de chemin de fer a produit pour la première fois plus de 12 milliards de tonnes-kilomètres. Les pertes se sont réduites à 37,3 millions de francs (en 2005: 165,7 millions).

Avec 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes (plus 7,5%), la prestation de transport de SBB Cargo n'a jamais été aussi élevée, tandis que le rendement du trafic a enregistré une hausse de 1,5% pour atteindre 1005,9 millions de francs. Les prestations de transport ont augmenté de 29,5 % en Allemagne et de 16,8% en Italie.

SBB Cargo a réalisé pour la première fois 30% de ses prestations de transport hors de la Suisse.

Par ailleurs, dans ce contexte de prestation de trafic accrue, SBB Cargo a encore progressé en matière de ponctualité. En Suisse, les prestations de transport ont augmenté de 6,5% bien que le réseau de desserte soit désormais concentré sur 323 points de chargement. Le taux d'utilisation du réseau en trafic par wagons isolés augmentant en conséquence en Suisse, SBB Cargo a pu améliorer nettement sa productivité dans ce secteur.

Compte de résultat SBB Cargo		
en millions de CHF	2006 <sup>1</sup>	2005 <sup>2</sup>
Produit d'exploitation	1228,5	1226,5
dont produits du trafic	1005,9	991,2
Charges d'exploitation	-1258,2	-1392,9
Résultat d'exploitation	-29,6	-166,4
EBIT	-29,2	-158,4
Résultat de l'exercice	-37,3	-165,7

<sup>1</sup> 2006: Réduction des subventions de 27 millions de CHF

<sup>2</sup> 2005: 110 millions de CHF de provisions

## SBB Cargo a célébré une grande première européenne.



### En tant que première compagnie ferroviaire d'Europe, SBB Cargo joue la carte de l'interopérabilité intégrale.

En mars, les deux premiers pilotes de locomotive italiens ont obtenu l'autorisation de circuler sur le réseau ferroviaire suisse. SBB Cargo a ainsi comblé une lacune: elle est la première entreprise de transport ferroviaire d'Europe à proposer sur l'axe Nord-Sud une solution complète d'un seul tenant pour le trafic de marchandises transfrontalier.

Dans les trois pays – Allemagne, Suisse et Italie – SBB Cargo dispose de pilotes de locomotive et de matériel roulant, habilités à intervenir aussi bien dans le trafic Nord-Sud que Sud-Nord (interopérabilité). Les pilotes de locomotive connaissent les procédures, les consignes et les systèmes internationaux et spécifiques aux pays. SBB Cargo démontre ainsi son rôle de pionnier sur l'axe Nord-Sud et fait valoir sa compétence-clé: la logistique ferroviaire internationale avec prestations complémentaires.

## Les Railshows ont la cote.

### SBB Cargo International se présente.

«Vous en aurez plein les yeux!»: c'est par ce slogan que le secteur d'activité International monte au créneau. SBB Cargo livre sur place des informations sur les offres les plus récentes et les prochaines évolutions. Avec également une exposition consacrée au 125<sup>e</sup> anniversaire du chemin de fer du Gothard. Point de rendez-vous: le confortable lounge. Les étapes suivantes sont prévues:

28 août	Région bassin de la Ruhr
4 septembre	Région des ports de la mer du Nord
20 septembre	Région Lombardie
27 septembre	Région Triveneto

## Plus proche du marché.



### Cap sur l'Allemagne.

SBB Cargo Deutschland est encore plus présente pour ses clients: pour la première fois, une brochure va paraître pour le marché allemand, détaillant les services et prestations que fournit SBB Cargo sur le marché international aux clients en Allemagne, et mentionnant les interlocuteurs. La brochure est uniquement disponible en allemand.

► [www.sbbcargo.com/fr/publi](http://www.sbbcargo.com/fr/publi)



Frontière **repoussée**  
jusqu'à la mer du Nord.



## SBB Cargo et Intercontainer ont élaboré, en un temps record, une solution commune de transport. SBB Cargo étend ainsi son périmètre d'intervention jusqu'au port de Hambourg, alors qu'Intercontainer gagne un temps précieux grâce à un concept de navette «futé».

Premier centre de transbordement de conteneurs en Europe, le port de Hambourg compte également parmi les dix plus grands terminaux de conteneurs au monde. Grâce à SBB Cargo, il bénéficie aujourd'hui d'une liaison directe avec la Suisse.

En accédant pour la première fois à un grand port, SBB Cargo pose un nouveau jalon dans sa stratégie Nord-Sud: non seulement en termes quantitatifs, en s'ouvrant au trafic maritime, mais aussi en termes qualitatifs, en offrant à ses clients des prestations de transport d'un seul tenant pour les trafics portuaires. Quant à son donneur d'ordre, l'opérateur combiné Intercontainer, il gagne en fiabilité et réalise un gain de temps allant jusqu'à 24 heures sur les trafics entre la Suisse et l'Allemagne du Nord.

« Toute la branche nous attendait au tournant. »

Patrick Meier

A l'automne 2006, SBB Cargo remportait l'appel d'offres d'Intercontainer pour la mise en place d'un trafic de navettes portuaires entre l'Allemagne du Nord et la Suisse; dix semaines plus tard, elle tractait la première navette Intercontainer jusqu'à la gare portuaire de Hambourg. «Toute la branche nous attendait au tournant. Chacun savait qu'il serait extrêmement difficile de mettre en pratique un projet aussi complexe en deux mois et demi seulement», explique Patrick Meier, Director Business Unit Western Europe chez Intercontainer. Ce n'est pas Christian Stäubli, Key Account Manager chez SBB Cargo, qui le contredira. Mais finalement, le défi a été relevé grâce à une étroite collaboration entre les deux entreprises durant la courte période de mise en œuvre.

L'appel d'offres avait pour l'objectif une conception du trafic maritime conteneurisé revue et corrigée par Intercontainer. Les principales exigences posées à l'entreprise de chemin de fer consistaient à remplacer les trains complets traditionnels par un concept de navettes et à confier la traction continue à un seul tractionnaire. «SBB Cargo nous a soumis la meilleure offre de prestations et elle a accepté l'idée d'une

charte de qualité», déclare Patrick Meier. SBB Cargo s'est engagée à ce que 85% des trains atteignent leur destination avec un retard maximal de deux heures.

### Synergie avec les bananes.

Depuis début décembre 2006, huit trains-navettes, avec à leur bord jusqu'à soixante conteneurs, relie chaque semaine le port de Hambourg à la Suisse. Dans l'autre sens, les capacités de transport ne sont pas encore pleinement exploitées, Hambourg étant surtout actif comme port d'arrivée européen et moins comme port de départ. Le concept de navette consiste à faire circuler entre deux points de desserte une composition fixe de trains avec wagons porteurs. «Ainsi, nous ne sommes pas tributaires de la disponibilité des wagons dans les ports et nous pouvons mieux planifier les trafics», explique Patrick Meier. La recomposition systématique des trains complets se traduisait souvent par des retards, faute de wagons suffisants au moment souhaité. Par ailleurs, le changement de locomotive à la frontière suisse constituait un autre facteur de retard qui a depuis été supprimé. ▶



### Intercontainer.

Sis à Bâle, l'opérateur du trafic combiné non accompagné Intercontainer opère principalement entre la Suisse, l'Europe du Sud, l'Europe de l'Est et les pays de l'ex-Union soviétique. Plus de 150 navettes circulent chaque semaine sur ces axes. Intercontainer transporte les 430 000 conteneurs annuels (de 20 pieds) de ses clients sur une distance moyenne de 1200 kilomètres. L'entreprise dispose d'une flotte de quelque 2400 wagons porteurs pour conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques. Elle emploie plus d'une centaine de personnes, entre son siège de Bâle et ses onze filiales réparties dans sept pays d'Europe, dont la Russie.



## Rekingen: un nouveau terminal rail-rail.

Pour les trafics vers Hambourg et Bremerhaven, le terminal de Rekingen, peu pratiqué à ce jour, joue désormais un rôle central dans la chaîne de transport d'Intercontainer. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2006, il est exploité par la société Swissterminal SA; la Hoahrhein Terminal SA HRT en est la propriétaire. Avec sa superficie de 12 000 mètres carré, ses grues performantes, sa grande benne pour marchandises dangereuses et ses cinq quais de 285 mètres de long, Rekingen est l'une des plateformes les plus modernes de Suisse. Actuellement, elle fonctionne quasi exclusivement comme un terminal rail-rail. Ce nouveau terminal a été remis en service pour les trafics d'Intercontainer, Swissterminal ne disposant plus de capacités suffisantes sur son terminal attiré de Niederglatt.

Selon le même principe, trois navettes Intercontainer font chaque semaine l'aller et retour entre Bremerhaven et la Suisse. Les wagons chargés de bananes que SBB Cargo acheminait habituellement sur le même trajet pour le compte du grand distributeur suisse Migros sont désormais rattachés à ces navettes. Autrefois, SBB Cargo transportait les cargaisons de bananes jusqu'à Cologne, où elles rejoignaient un train collecteur.

Avec l'instauration du trafic de navettes, Intercontainer a revu l'organisation de ses terminaux: soit les conteneurs arrivent au terminal de Frenkendorf, où ils sont transbordés sur des camions puis livrés aux destinataires locaux, soit ils sont convoyés à Rekingen (canton d'Argovie) jusqu'au terminal de Hoahrhein, le nouveau «hub» d'Intercontainer pour le trafic suisse. Rekingen est relié quotidiennement par trains-navettes aux terminaux de conteneurs de Niederglatt (canton de Zurich) et cinq fois par semaine à Wolfurt (Vorarlberg). D'autres points d'arrivée sont également desservis en Italie via Zurich, comme Melzo, près de Milan (trois fois par semaine). Par ailleurs, un train est composé tous les jours à Rekingen à partir des wagons que SBB Cargo achemine en saut de nuit dans toute la Suisse, vers les voies de raccordement des différents destinataires (voir box).

### La navette reste entière.

Si les conteneurs sont transbordés et non plus convoyés avec leur automotrice jusqu'à leur destination finale, c'est pour une simple raison: la composition de la navette reste ainsi inchangée. Un atout d'autant plus appréciable quand on sait que les wagons porte-conteneurs usuels sont rarement praticables pour les clients avec voie de raccordement et qu'il faut donc déposer les conteneurs sur des wagons plats traditionnels, dotés d'un plancher en bois. Le client pourra ainsi les ouvrir et les manœuvrer par la rampe, à l'aide d'un chariot élévateur.

Du port de Hambourg, SBB Cargo convoie les trains en quatorze ou quinze heures jusqu'en Suisse. Une partie des conteneurs étant directement récupérée par camion sur d'autres quais du port puis conduits vers leur lieu de charge-

ment, la durée d'acheminement entre le navire et le destinataire peut être réduite jusqu'à une journée.

Le nouveau concept est donc à l'image de son élaboration: rapide et efficace.

Texte: Ursula Hombberger.

Photos: Cornelia Suhan, Gian Vaitl.

## clair & net

<b>Gare de départ</b>	Hambourg/Bremerhaven
<b>Destination</b>	Rekingen/Frenkendorf
<b>Distance</b>	824 ou 829 km
<b>Marchandise</b>	Produits divers
<b>Wagons</b>	Conteneurs
<b>Destinataires</b>	Divers destinataires locaux

## Un long périple jusqu'à la chambre à coucher en Suisse.

Les conteneurs suscitent souvent la curiosité: que peuvent-ils bien receler? Tout, en principe – du poisson surgelé aux énormes pièces détachées pour machines. Le magazine Cargo a voulu en savoir plus. A partir du port de Hambourg, il a suivi toutes les étapes de deux conteneurs, chargés quatre semaines plus tôt à Tuticorin, au sud de l'Inde: leur déchargement du navire au quai, leur transport du quai à la gare portuaire, leur acheminement vers Bâle – à bord de la navette d'Intercontainer – puis vers le terminal de Rekingen, leur transbordement de la navette sur un autre train, leur livraison de nuit par SBB Cargo sur la voie de raccordement du destinataire, l'entrepôt Migros de Volketswil. L'heure – enfin ! – de lever le voile: ... sur des pyjamas pour femme! Deux conteneurs entiers de palettes remplies de petites culottes, triées par couleur et par taille. En un tour de main, elles sont déchargées, déballées et préparées selon les commandes des différentes filiales, puis à nouveau rangées sur des palettes et acheminées par camion jusqu'à la filiale Migros.



Directement relié à la Suisse: le port de Bremerhaven.



# Tout roule **fantastico.**



## **Franco Knie, 52 ans,**

est président du CA et directeur technique de l'entreprise familiale des Frères Knie Cirque National Suisse SA. Son cousin, Fredy Knie, 60 ans, s'occupe du domaine artistique. Après une scolarité à Rapperswil, lieu de résidence du cirque Knie, il fait ses premières armes à dix-sept ans. «J'avais tout à apprendre, y compris le travail de dressage auquel m'ont initié mon père Rolf avec les éléphants et mon oncle Fredy avec les chevaux.» Fredy Knie senior, alors directeur technique, lui a fait découvrir toutes les ficelles du métier. C'est ce même savoir que Fredy junior et lui transmettent aujourd'hui à la jeune génération. L'entreprise affiche un bilan positif – sans sponsoring.

## **Franco Knie, quelle est la recette du succès des Frères Knie Cirque National Suisse SA?**

Un mélange bien dosé de tradition et d'innovation. Notre cirque existe depuis 200 ans, dont 167 passés en Suisse. Fait unique au monde.

## **En tant que directeur technique, participez-vous encore activement au programme?**

Oui, j'y mets un point d'honneur. Je présente avec mon fils Franco junior le numéro avec les éléphants. Une tradition familiale qui se perpétue depuis bientôt cinq générations.

## **Quelles sont les données-clés de cette 89<sup>e</sup> tournée, baptisée «Fantastico»?**

De mi-mars à fin novembre, nous nous produisons dans 48 villes avec pas moins de 350 représentations et 200 collaborateurs de 16 nationalités différentes.

## **En termes de logistique, comment assurez-vous des déplacements aussi rapprochés?**

Le montage et le démontage du cirque ainsi que le transport de l'équipe, des animaux et du matériel demandent un timing très précis.

## **Quel est le rôle de SBB Cargo?**

Un rôle central. SBB Cargo affrète deux trains de 22 wagons plats pour acheminer nos 200 roulottes de matériel, d'habitation et d'animaux, soit un volume de 1250 tonnes par étape. A la fin de la tournée «Fantastico», SBB Cargo aura comptabilisé 2800 kilomètres.

## **Êtes-vous satisfait de votre transporteur?**

Oui, très satisfait. Nous faisons partie des rares cirques qui donnent une représentation le jour même du montage. Tout doit fonctionner «comme sur des roulettes». Nos techniciens dorment dans le train, pendant le transport en saut de nuit. Généralement, ils arrivent à quatre heures du matin; une heure et demie plus tard, le déchargement commence.

«**Nous faisons partie des rares cirques qui donnent une représentation le jour du montage.**»

Franco Knie

## **Combien de temps dure le montage du chapiteau?**

Cinq à six heures, parfois sept. Tout dépend de la nature du terrain.

## **Comment le cirque Knie évacue-t-il ses déchets?**

Vous voulez dire le fumier animal? Il devient de plus en plus difficile de l'écouler alors qu'il se vendait autrefois très bien, notamment aux pépiniéristes et aux horticulteurs. Nous n'avons souvent pas d'autre solution que l'incinération locale payante. Par contre, nous évacuons nous-mêmes les ordures ménagères.

## **Comment vous approvisionnez-vous en produits alimentaires et fourragers?**

Dans la mesure du possible, nous nous ravitaillons sur place. Après les représentations, nous éliminons les matériaux d'emballage et les restes alimentaires.

## **Comment fonctionne la logistique de transport de votre cirque?**

Selon le principe du «last on, first off», un peu comme pour les envois express, en sachant que le premier train transporte l'équipement utilisé en premier pour le montage. Pour certaines gares rurales, les trains sont trop longs et il faut les fractionner.

## **Les choses sont-elles plus compliquées quand les gares sont plus éloignées du lieu de représentation?**

Oui. C'est pourquoi nous veillons à ne pas dépasser un périmètre de 5 kilomètres. Nos véhicules n'étant pas adaptés aux grands déplacements, nous devons limiter les trajets entre la gare et notre emplacement.

## **Certaines gares, équipées de rampes d'accès inappropriées, vous posent problème. Avez-vous une solution en vue?**

Oui, nous développons actuellement avec SBB Cargo un camion équipé d'une rampe, qui suivrait les tournées en tant que véhicule feroutier, sur un wagon plat.

## **Prévoyez-vous à long terme le transfert intégral du rail vers la route?**

Non. Nous avons commandé un nouveau chapiteau et de nouveaux sièges. Pour une facilité de rangement, il est prévu que ce matériel soit transporté par camion à partir de 2008. Mais ceci n'affecte en rien le volume confié à SBB Cargo.

## **Benedikt Weibel, ancien président de la Direction des CFF, se plaisait à dire: «Nous transportons même des éléphants.» Mais ce n'est plus le cas depuis 2005. Pourquoi?**

Parce que le transport par camion est plus sûr. Jadis, pour la plus grande joie des badauds – il y en avait parfois 2000 –, nous déambulions à pied de la gare au cirque avec une centaine d'animaux. De nos jours, le trafic routier n'autorise plus ce genre de défilé.

Interview et photo: Wilf Seifert.



## La première usine d'incinération de déchets à disposer de **sa propre gare.**

**SBB Cargo et son partenaire ACTS AG transportent chaque année plus de 700 000 tonnes d'ordures en Suisse. A Lausanne, les déchets sont depuis peu acheminés directement à l'usine d'incinération par voie ferroviaire souterraine.**

Lorsqu'il est question de transport d'ordures, on pense en premier lieu aux camions des éboueurs qui sillonnent les rues. Mais les ordures ne sont pas transportées uniquement par la route. Tous les jours, des wagons privés ACTS chargés de déchets sont acheminés par SBB Cargo pour le compte de la société ACTS SA (Abroll-Container-Transport-Service AG).

### **Une première: un tunnel ferroviaire pour les ordures.**

Le canton de Vaud est un vrai précurseur en matière de déchets à Lausanne. Depuis la mi-avril 2007, les ordures sont acheminées vers la nouvelle usine d'incinération Tridel de Lausanne par un tunnel souterrain. L'ancienne usine a dû être remplacée parce qu'elle ne répondait plus

aux normes de protection de l'environnement. L'usine de Lausanne a été mise en service le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Et à présent, elle dispose d'un accès au réseau ferroviaire. La particularité du tunnel ferroviaire de Lausanne est le transfert écologique du transport routier sur le rail. Il permet en effet de diminuer d'une cinquantaine le nombre de camions traversant la ville de Lausanne.



L'usine d'incinération de Weinfelden: pionnier dans le transport écologique des ordures.

Les ordures collectées dans la région de Lausanne sont acheminées par camions et transbordées sur des wagons dans les différentes gares du canton de Vaud. Le transbordement est simplifié grâce à des conteneurs spéciaux (conteneurs ACTS, cf. encadré) qui évitent l'usage d'une grue.

Les derniers 3,8 kilomètres jusqu'à l'usine sont ensuite parcourus en souterrain. Les scories résultant de l'incinération transitent par ce même

**« Grâce à la nouvelle technologie, le nombre de camions de ramassage d'ordures a pu être considérablement réduit. »**

Fritz Zumkehr

tunnel, en sens inverse. Là encore, c'est le système multifonctionnel ATCS qui est utilisé. Joël Liardet, chef de projet chez ACTS AG, déclare: «La plus grande partie des déchets incinérés ici provient de Lausanne et ses environs. Avec les ordures des autres régions, nous exploitons les capacités restantes.» ACTS AG est le partenaire qui, avec SBB Cargo, assure le transport des déchets dans toute la Suisse et veille à son bon déroulement.

#### **Canton de Thurgovie: pionnier du trafic ferroviaire**

Avec sa nouvelle usine de Weinfelden, le

canton de Thurgovie est un autre pionnier dans le domaine du transport écologique des ordures. C'est ici qu'à été choisi, pour la première fois en Suisse, un nouveau système de collecte, le système intégré de gestion des déchets (IES). Les camions sont équipés de conteneurs Type ACTS normalisés. Ces derniers sont chargés directement depuis ces mêmes camions sur les wagons privés ACTS dans les gares de Kreuzlingen, Romanshorn, Steckborn et Frauenfeld.

De là, ils sont ensuite conduits à Weinfelden, sur les voies de raccordement propres du Syndicat de communes KVA Thurgau. «Grâce à cette nouvelle technologie, le canton de Thurgovie a pu réduire sensiblement le nombre de camions traditionnels de ramassage d'ordures. Des 18 camions en circulation auparavant, il ne reste plus que 9 camions de ramassage ACTS-IES», explique Fritz Zumkehr, directeur de ACTS AG.

En 2000, ACTS AG et le consortium Zurich-Thurgovie (une association de plusieurs usines d'incinération) ont commencé à transporter les déchets du Tessin qui ne disposait pas encore d'une usine d'incinération propre. Entre-temps, le volume a augmenté chaque année pour atteindre 100 000 tonnes. Ces quantités sont aujourd'hui réparties quotidiennement par ACTS AG entre les différentes installations des partenaires du consortium Zurich-Thurgovie.

La plus grande partie transite par le Gothard vers la Suisse alémanique et romande. Les principaux destinataires sont Winterthur, Weinfelden et Bazenhaid. D'autres quantités sont livrées aux usines d'incinération de la région de Zurich, Thoune, Landquart et de la Suisse romande. Le conseiller à la clientèle SBB Cargo, Alan Dunning,

explique: «Les déchets collectés de façon traditionnelle au Tessin sont compressés dans deux stations de transbordement ACTS situées dans les régions de Lugano-Vedeggio et de Giubiasco, puis conditionnés dans des conteneurs ACTS.» Ces derniers sont ensuite chargés sur les wagons privés ACTS et acheminés vers leur destination finale par SBB Cargo.

#### **Éliminer 700 000 tonnes de déchets.**

Le circuit reste toujours le même: ce qui est chargé sur les rails au Tessin arrive aux usines d'incinération le lendemain pour y être déchargé. Les conteneurs vides retournent ensuite au point de départ. Dans certains cas, les conteneurs ACTS sont à nouveau remplis de déchets sur le chemin du retour. «C'est ainsi que nous transportons avec la société ACTS AG plus de 700 000 tonnes de déchets par an», précise Alan Dunning.

Texte: Susanne Wagner.

Photos: Bernhard Lochmatter, Dorothea Müller.

#### **ACTS: transbordement rapide.**

Le système de conteneurisation intermodale ACTS revêt une grande importance pour le trafic combiné rail-route. Ce système facile à utiliser ne nécessite aucun auxiliaire de chargement comme les grues, les quais de chargement/déchargement ou les chariots élévateurs. Le conteneur multimodal ACTS est un conteneur adaptable sur rail et sur route, équipé de roues supplémentaires qui permettent de transborder les marchandises du camion sur le wagon et vice-versa sans aide extérieure. C'est le chauffeur qui effectue le transbordement tout seul. Les cadres pivotants et la longueur des conteneurs Type ACTS sont normalisés, tandis que les châssis peuvent être adaptés aux marchandises, selon l'utilisation.





## Spécialistes du recyclage des liquides.

**Le suivi de la logistique de transport d'Altola, chef de file suisse du traitement des déchets, est assuré d'un seul tenant par ChemOil et SBB Cargo.**

L'entreprise Altola SA, leader en Suisse du traitement des déchets spéciaux et industriels, est en pleine expansion: au siège d'Olten, 4,1 millions de francs ont été investis dans le but de construire un réservoir supplémentaire de stockage pour solvants, d'une capacité de 460 mètres cube. Mi-2008, un nouveau site équipé de trois voies, verra le jour à Péry, à proximité de la

maison-mère, Ciments Vigier SA. ChemOil Logistics et SBB Cargo profiteront également de cette extension de réseau et de capacités: ChemOil assurera la gestion de la logistique de transport du nouveau site, tandis que SBB Cargo mettra à disposition des wagons couverts et prendra la traction en charge. Altola louera, en complément, des wagons-citernes à des entreprises privées.

Le centre de traitement polyvalent d'Olten produit 24 h sur 24, à raison de cinq jours et demi par semaine. Il fonctionne en continu, du dimanche minuit au samedi après-midi. Altola opère dans le secteur artisanal, industriel et public. Hormis les substances radioactives et les explosifs, l'entreprise accepte tous types de déchets industriels et spéciaux: solutions acides, lessives,



Des fûts entiers de déchets liquides.

solvants, huiles usées, émulsions, dégraissants, boues d'atelier, peintures, produits chimiques, batteries, tubes néons, huiles alimentaires, pneus usés et matières plastiques. «Le conseil est notre fer de lance», déclare Roland Meier, président de la direction d'Altola. «Il est déterminant.»

Pourquoi? Une fois mélangés, certains produits ne sont plus dissociables et donc voués à l'élimination pure et simple. «Une erreur écologique classique», dans la mesure où, le plus souvent, il est possible de récupérer et de réutiliser certaines matières secondaires. C'est précisément dans cette optique que l'installation de traitement, dotée d'une technique de sécurité, a été créée à Olten, pour un montant de 25 millions de francs.

Un quart des 140 000 tonnes traitées chaque année est transporté par le rail, les trois autres quarts par camion. Huit entreprises partenaires assurent la logistique routière, c'est-à-dire le transfert des déchets du lieu d'origine à une gare ferroviaire ou directement à Olten – moyen-

nant une flotte de presque quarante camions, réservée exclusivement à Altola.

#### Pas de camions dans les embouteillages.

SBB Cargo intervient sur les grandes distances. «Ainsi, plutôt que de rester bloqués dans un embouteillage, les chauffeurs de camion se rendent plus utiles sur place», explique Roland Meier. SBB Cargo achemine vers Olten des wagons-citernes, remplis des produits d'entreprises grandes productrices de déchets, comme Ems-Chemie, Novartis et Ciba Spécialités Chimiques, ainsi que des wagons couverts en provenance de sites décentralisés. Ces derniers collectent des paloxes (bacs certifiés pour le transport par rail et par route des marchandises dangereuses), des fûts et autres envois de détails, livrés sur place par camion.

SBB Cargo achemine également des produits recyclés dans ses wagons-citernes. L'entreprise Altola couvre plus de 50% des besoins en combustibles secondaires liquides de l'in-

dustrie cimentière en Suisse, dont le volume annuel s'élève à 51 000 tonnes. Chaque jour, deux à trois wagons-citernes quittent la gare d'Olten chargés. Dans le même temps, un à deux wagons couverts arrivent à quai, avec à leur bord une grande variété de matériaux, destinés au traitement ou à l'élimination.

ChemOil Logistics – ou plus exactement Markus Borner, le conseiller d'Altola – a pour principale mission d'assurer la cadence scrupuleuse du matériel roulant. «Pour Altola, il ne suffit pas de savoir à quelle heure le prochain wagon atteindra Olten. Je dois surtout veiller à ce que chaque wagon arrive, en temps et en heure, au bon endroit», déclare Markus Borner. «C'est la seule façon d'éviter le retard des camions. Sans

### « Le conseil est notre fer de lance. »

Roland Meier

quoi, nous courons au-devant de gros problèmes», renchérit Roland Meier.

Bien que l'entreprise Altola se déclare «très satisfaite» du service de ChemOilLogistics, Roland Meier continue d'optimiser la logistique. «Même si nous pensons avoir trouvé la meilleure solution, nous devons rechercher toutes les améliorations possibles.»

Le principe du développement commun vaut également pour la sécurité, une priorité absolue pour les matières problématiques. Pour les deux partenaires, elle se traduit par des exigences administratives pointues, comme les documents de suivi pour déchets spéciaux et les déclarations de marchandises dangereuses. A la question de la qualification professionnelle de son équipe, Roland Meier réplique: «Mes collaborateurs sont des experts, ils sont tombés dedans quand ils étaient petits. J'avoue franchement être le moins calé de tous en chimie.»

Texte: Wilf Seifert.

Photos: Dorothea Müller, Wilf Seifert.

## Et la petite entreprise devient leader de sa branche.



Roland Meier, Directeur de la société Altola, (à gauche) et Markus Borner de ChemOil.

La société Altola SA a été fondée à Olten au début de l'année 1969. Depuis, la mini-entreprise qu'elle était est devenue le leader suisse du traitement des déchets spéciaux et industriels. En 2006, la société a traité 75 000 tonnes de déchets spéciaux et 12 000 tonnes de déchets industriels. La même année, les 38 collaborateurs ont réalisé un chiffre d'affaires de 22,8 millions de francs. Le poumon technologique de la société est constitué par son installation d'évaporation au vide de couche fluidifiée à trois niveaux,

destinée au traitement des carburants secondaires liquides et des déchets aqueux, et par son point de triage des substances dangereuses, offrant un volume de 850 mètres cubes et destiné à la collecte et au tri des déchets chimiques. A cela s'ajoutent divers parcs (réservoirs) de stockage pour le traitement, la collecte et le tri des futures matières premières (produits de recyclage de base), de liquides de freinage, d'antigels et d'huiles de recyclage.

# Une plate-forme entourée d'eau.



**L'entreprise Acque Minerali Val Menaggio S. p. A., près du lac de Côme, est toute proche de la Suisse. Pourtant, le transport transfrontalier de son eau minérale n'est pas si simple.**

C'est dans un cadre idyllique que l'eau minérale Fontelaura, commercialisée en Suisse par Denner, jaillit de terre. Or cette situation privilégiée, sur les hauteurs du lac de Côme, pose des défis logistiques à Acque Minerali Val Menaggio S. p. A. De Menaggio, des virages en épingle à cheveux grimpent vers l'usine de Plesio, où la Fontelaura est mise en bouteilles. Mais ce périple montagneux n'est pas le seul obstacle, surtout quand on sait qu'il reste accessible aux camions et aux remorques.

En fait, c'est à partir de Menaggio que les choses se gâtent. A l'ouest, il existe bien une route qui passe par Gandria et longe le lac de Lugano pour arriver directement en Suisse, au pays de l'important client Denner. Mais elle est étroite et interdite aux poids lourds de plus de

34 tonnes. Quant à la liaison par le sud, qui borde le lac de Côme jusqu'à l'entrepôt intermédiaire de Côme puis dessert la Lombardie, l'Emilie-Romagne et le Piémont, la limite de poids est fixée à 28 tonnes. Il ne reste donc pas d'autre alternative aux camions chargés d'eau minérale que de contourner le lac de Côme par le nord pour atteindre leur destination par l'est.

Par ailleurs, la livraison jusqu'en Suisse par la route réserve un autre problème: à Chiasso, les poids lourds attendent souvent des heures pour franchir la frontière. Au vu de toutes ces difficultés, l'investissement en temps et en ressources serait trop important pour permettre à la source de livrer par la route les quantités convenues avec le niveau de qualité requis.

## Un bouquet de prestations bien ficelé.

SBB Cargo et la plate-forme de Desio ont trouvé la solution au problème. A ce jour, la source minérale livre la Fontelaura sous sa propre régie. Dans le cadre d'un bouquet de prestations, SBB Cargo prend en charge, à partir de Desio, le transbordement, l'entreposage, le dédouanement et le transport jusqu'au destinataire. Ainsi, la source n'a affaire qu'à un seul et unique interlocuteur. Pour le transbordement et le stockage de l'eau à Desio, SBB Cargo a mis en place un partenariat avec le centre de logistique Magazzini Desio Brianza (M.D.B.). Le dédouanement de la marchandise et l'acheminement des wagons via Chiasso jusqu'aux centrales de distribution Denner des cantons de Thurgovie, Argovie, Soleure et Fribourg sont



## Acque Minerali Val Menaggio.

L'entreprise Acque Minerali Val Menaggio S. p. A. a ouvert ses portes en 1965 à Plesio. Elle commercialise l'eau minérale sous la marque Chiarella. Depuis dix ans, elle exploite une deuxième source sous le nom de Fontelaura. Une nouvelle ligne PET est en cours d'installation. Avec 25 000 bouteilles à l'heure, elle augmentera la production actuelle de 30%. Paraviso, près de Lanzo, fait également partie d'Acque Minerali Val Menaggio. Avec ses deux sites, le groupe remplit 90 millions de bouteilles par an, réalise un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros et emploie 43 collaborateurs. Illustration: Anna Giugno, déléguée au Conseil d'administration.



assurés en toute autonomie par SBB Cargo. Toutes les centrales de distribution disposent d'une voie de raccordement, ce qui garantit un déchargement efficace.

Depuis le début de l'année, Acque Minerali

« Par la route, nous ne pourrions plus répondre à la demande croissante. »

Anna Giugno

Val Menaggio S. p. A. transporte ses marchandises selon ce nouveau concept logistique. Chaque jour, six à huit trains routiers, chargés de Fontelaura, quittent l'usine en direction de Desio, d'où partent, chaque semaine, 20 à 25 wagons vers les centrales de distribution Denner. C'est ainsi que quelque 1000 wagons et 40 000 palettes de Fontelaura sont réunis chaque année. «Nous sommes satisfaits du fonctionnement de ce trafic», explique Gabriele Piazza, président de Acque Minerali Val Menaggio. Les transports par rail seraient «pratiques, fonctionnels et écologiques»; en résumé, ils offriraient «la» solution. Seul bémol pour Gabriele Piazza: une solution équivalente n'a pas encore été trouvée pour la livraison des clients en Italie. Il faut dire que les distances qui séparent l'entreprise et ses prin-

cipaux clients des régions voisines sont trop courtes. Anna Giugno, déléguée au Conseil d'administration d'Acque Minerali Val Menaggio, souligne l'avantage du dépôt intermédiaire chez M.D.B. à Desio. Un moyen qui permet de continuer à satisfaire Denner, malgré une forte augmentation de ses volumes. «Par la route, ce ne serait plus possible», affirme-t-elle. Denner étant le principal client étranger, on est soulagé au lac de Côme que la solution SBB Cargo ait fait évoluer les choses dans le bon sens et – cerise sur le gâteau – de manière écologique avec le rail.

Texte: Ursula Homberger.  
Photos: Bernhard Lochmatter.

**clair & net**

<b>Gare de départ</b>	Desio ( I )
<b>Destination</b>	Frauenfeld (TG), Mägenwil (AG), Egerkingen (SO), Schmitten (FR)
<b>Distance</b>	290 km, 301 km, 284 km, 357 km
<b>Marchandise</b>	Eau minérale
<b>Destinataire</b>	Denner



Au lac de Côme, beauté des paysages mais conditions de circulation difficiles.



## Quand les **roues voilées** tournent à nouveau rond.

**Quand une roue de wagon s'est un peu dégradée, elle ne part pas pour autant à la ferraille. Elle bénéficie d'une remise en état, et ce jusqu'à six fois dans son cycle de vie.**

Dans le magnifique roman «Pour l'amour de Judith» de Meir Shalev, un des personnages passe ses journées à redresser et à polir des clous tordus et rouillés. A Bellinzone, SBB Cargo redresse les roues excentriques de ses wagons, pardon: les dégauchissent.

Des centaines d'essieux de diverses tailles s'entassent sur le site de l'atelier industriel (IW) de Bellinzone: devant, entre et derrière les halls. Avec le temps, ils ont rouillé et dégagent une odeur de ferraille. «Nous modifions actuellement nos installations pour mettre en place une nouvelle ligne de procédés destinée à l'entretien et la réparation des essieux montés», explique Nicola Moccetti, responsable du secteur des wagons de marchandises et des composants. «Un hall de stockage est également prévu.» Près de 12 000 ensemble d'essieux transitent chaque année par l'atelier industriel de Bellinzone.

Bien qu'une roue en service soit toujours en rotation, elle peut subir une usure irrégulière. Nicola Moccetti cite l'exemple du freinage qui peut provoquer une sorte de cordon de soudure entre le rail et la roue. «On entend alors un bruit de «taca-taca-tac.» Mais le profil s'use aussi et a besoin d'être refait de temps à autre. L'usure est perceptible au toucher, et il suffit de passer le doigt sur la roue pour la déceler; les personnes averties la discernent même à l'œil nu.

### **Un doigt contre 1500 kilos d'acier.**

Une fois démontés, les essieux roulent facilement le long des voies qui traversent les ateliers. Étrange sensation que de pousser d'un seul doigt une masse d'acier pouvant atteindre 1500 kilos – tant la résistance au roulement est minime. La roue est d'abord débarrassée de toute trace de rouille et de peinture, mesurée puis

passée à l'ultrason pour détecter d'éventuelles fissures. Des opérations encore effectuées en partie manuellement par les collaborateurs de Nicola Moccetti. L'essieu monté est ensuite déposé sur un tour à commande électronique qui mesure automatiquement les disques de roue; l'ordinateur affiche alors la quantité de matériau à éliminer. Après validation du machiniste, le processus de reprofilage commence. Il dure douze minutes et traite les deux disques simultanément. Le diamètre du disque est réduit d'environ 10 millimètres à chaque reprofilage.

Le profil ressort flambant neuf: on y poserait même son sandwich! Pour finir, l'essieu est repeint avant d'être enregistré dans une banque de données qui compte déjà près de 40 000 saisies. L'attribution d'un numéro d'essieu permettra de retrouver à tout moment la date de la dernière révision.



Lors de leur fabrication, les disques sont gravés d'une rainure indiquant le diamètre minimal à ne pas dépasser. Par exemple, un disque de roue de 920 millimètres pourra être reprofilé jusqu'à 870 millimètres, ce qui équivaut à cinq ou six «cures d'amincissement». Quand la rainure est atteinte, le disque est mis au rebut. Par contre, l'arbre d'essieu sera équipé de nouveaux disques pour être remis en service. «A moins d'un phénomène exceptionnel, les arbres sont quasiment inusables», précise Nicolas Moccetti. Un certain nombre ont toutefois échoué dans le

«**Les disques de roue sont à remplacer régulièrement. Sauf cas exceptionnel, les arbres d'essieu sont, eux, quasiment inusables.**»

Nicola Moccetti

parc à ferrailles, portant l'inscription à la craie «storto» – tordu. Une fois déformés, impossible en effet de les redresser. Il arrive également que les disques de roue soient remplacés dans le cadre de l'assainissement sonore. Les sabots de frein en acier sont alors troqués contre des sabots en plastique. Mais, de par leur comportement thermique, les anciens disques en acier R2 n'étant pas compatibles avec les sabots en plastique, ils doivent être remplacés par des disques en acier R7, ce qui, d'après Nicolas Moccetti, n'est pas sans poser problème: «Les disques en acier R7 font défaut dans toute l'Europe, et les délais de livraison peuvent atteindre neuf à douze mois.» Une fabrique de disques serait peut-être un bon filon...



**Nicola Moccetti**, 46 ans, a fait des études d'ingénieur mécanicien à Winterthur. En 1987, il rejoint SIG Schienenfahrzeuge AG Neuhausen (aujourd'hui Alstom) à Schaffhouse, où il occupe en dernier lieu le poste de chef du bureau d'études. En 2004, il retourne dans son canton d'origine pour travailler chez SBB Cargo, à l'atelier industriel de Bellinzone. En tant que responsable du secteur des wagons de marchandises et des composants, il dirige quelque deux cents collaborateurs. L'atelier industriel de Bellinzone emploie au total près de quatre cents personnes.

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

## L'«express du vieux papier» fait place nette.



**Une fois par mois, un train collecteur charge les vieux papiers, sur la rive gauche du lac de Zurich, on transborde les vieux papiers de la route sur un train collecteur.**

«Nous sommes heureux que cette solution de transport innovante fasse l'unanimité des communes et que sa mise en place fonctionne bien», déclare Arthur Engeler, conseiller à la clientèle chez SBB Cargo. Il est question ici de l'«express du vieux papier», un concept pionnier selon lequel, depuis janvier 2007, des monceaux de papier sont collectés dans dix communes de la rive gauche du lac de Zurich.

Les communes, rassemblées en groupe, se sont adressées à SBB Cargo pour obtenir que les vieux papiers ne soient plus acheminés par la route. Suite à la concentration du réseau de desserte, leur transport par rail ne semblait plus garanti.

La solution du train avec SBB Cargo supposait que les communes coordonnent leurs dates de collecte. C'est aujourd'hui chose faite.

Une fois par mois, dans la nuit du vendredi au samedi, SBB Cargo met à disposition des trains collecteurs dans les gares de Richterswil, Wädenswil, Au, Horgen et Thalwil. Sur ordre des communes, les entreprises

de recyclage Texta et Joos déversent la collecte dans les wagons prévus à cet effet. SBB Cargo transporte ensuite le vieux papier jusqu'à Gisikon-Root, siège de la papeterie Perlen.

### Le concept fait des émules.

Les communes qui ne sont pas situées à proximité de la gare sont desservies par un système de transport combiné. L'entreprise ACTS met à leur disposition des conteneurs vides, acheminés par camion de la gare vers les différents points de collecte. Une fois remplis, ils sont reconduits au centre de transbordement, où les collaborateurs de SBB Cargo les chargent sur les wagons du train collecteur. Il est déjà question de mettre en place un concept similaire dans d'autres régions de Suisse orientale.



## Equilibre en mouvement entre le rail et la neige.

### Le chef d'équipe de Cargo Production à Brigue assure le transport de la laine de mouton. Il laisse aussi ses empreintes dans la neige.

Mieux vaut connaître la montagne quand on dirige la production régionale Cargo à Brigue. Le transport de la laine de mouton a lieu une fois par an. Il doit recevoir les mêmes égards que les trafics de transit via le Simplon ou les transports de marchandises dangereuses à destination de Lonza. Dans le Haut-Valais, la météo et les trafics n'ont pas de secret pour Olivier Schnydrig, chef d'équipe de la production régionale Cargo de Brigue-Gampel.

Le trafic des gros clients comme la fabrique Lonza à Viège, la société Alcan à Steg ou la Poste représente 80% de l'activité Cargo dans le Haut-Valais. «Expédier, décharger et renvoyer les trains – un trafic circulaire type où la routine n'a pas sa place», déclare Olivier Schnydrig. Le trafic des wagons isolés constitue les autres 20%: transports de ferraille, papier, bois, cé-

réales et ciment rythment la semaine. Prenons l'exemple du transport par conteneurs. Une fois arrivés à Brigue, les conteneurs sont transbordés sur des camions pour être acheminés jusqu'à Zermatt. D'après Olivier Schnydrig, un système idéal pour desservir les vallées d'altitude avoisinantes. Avec son équipe, il s'occupe également du transport transfrontalier. «Nous collectons les wagons-citernes en provenance d'Italie et les renvoyons à Trecate, sous la forme de trains complets.» Dans un mois moyennement chargé, plus de 1200 trains circulent du sud au nord et 2100 en sens inverse.

#### Elargir le champ d'horizon.

La Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) risque de mettre en ébullition l'activité de Cargo dans le Haut-Valais. Pour

Olivier Schnydrig, l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en décembre 2007 devrait en effet se traduire par une augmentation sensible du trafic de transit. En procédant rapidement aux changements de locomotives, aux manœuvres et aux procédures douanières, l'équipe de production Cargo veut continuer à garantir les meilleures conditions pour la poursuite du transport vers le nord ou le sud.

Pour Olivier Schnydrig, l'activité Cargo prend une nouvelle dimension: «Nous avançons dans un climat de concurrence implacable.» Travailler au front est pour lui essentiel, aussi bien du côté des clients que des collaborateurs. «Nous devons aller à la rencontre des clients, être à leur écoute et leur offrir le meilleur de nous-mêmes.» En 2006, son équipe et lui ont augmenté de 12% la production dans la région

frontalière du Haut-Valais. Il doit parfois accomplir des miracles, quand il s'agit par exemple d'organiser des envois spéciaux un jour férié.

Olivier Schnydrig ne raconte pas d'histoires quand il dit: «C'est à moi de motiver une équipe» ou encore: «L'important est d'être crédible... en commençant par soi-même.» Olivier Schnydrig ne fait pas de longs discours, mais privilégie le contact direct avec la base. Si les années lui ont

« J'ai besoin d'eux autant qu'ils ont besoin de moi. A mon sens, cette réciprocité est tout aussi indispensable dans le travail. »

Olivier Schnydrig

appris à jauger la personnalité des individus, leur potentiel et leur rythme de développement, sa passion y est aussi pour beaucoup: il a remporté trois fois le championnat suisse des conducteurs de chiens de traîneau. Lui-même possède un élevage de vingt Huskies de Sibérie.

Il leur consacre tous les jours une heure pour jouer avec eux, les observer ou les entraîner. «Par certains côtés, ils nous ressemblent. Un chien rend ce qu'on lui donne. J'ai besoin d'eux autant qu'ils ont besoin de moi. A mon sens, cette réciprocité est tout aussi indispensable dans le travail.»

Un Husky peut tracter six fois son poids de 20 kilos. Avec six chiens, un attelage peut atteindre une vitesse de 30 kilomètres à l'heure. Mais pour réussir ce tour de force, il faut les faire avancer au même pas et les pousser à donner le meilleur d'eux-mêmes. Il a prévu de participer avec ses chiens aux championnats du monde de 2008 en Suède. Sur le rail comme sur la neige, les gages de réussite sont les mêmes: un bon entraîneur et une technique de conduite irréprochable.



**Olivier Schnydrig**, 37 ans, démarre sa carrière dès seize ans chez SBB Cargo. Après un apprentissage classique en entreprise, il se forme tour à tour au métier d'agent de manœuvre, de conducteur de véhicules ferroviaires puis de mécanicien (catégorie C). Fort de ce bagage professionnel, il accède en 2003 au poste de chef d'équipe de Cargo Production Suisse à Brigue. Il dirige aujourd'hui 29 collaborateurs, avec lesquels il a la responsabilité de tous les transports SBB Cargo entre Brigue et Gampel. Olivier Schnydrig habite à Agarn.

Texte: Susanne Perren.  
Photo: Bernhard Lochmatter.

**Centre Service Clientèle:**

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

**Marketing & Sales:**

**Vente Suisse (hors Tessin)**  
Case postale  
4065 Bâle  
Suisse  
Tél. 0800 707 100  
Fax 0800 707 010  
cargo@sbbcargo.com

**Vente Tessin**

Tél. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361

**Distribution Italie**

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

**Distribution Allemagne**

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

**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@sbbcargo.com

**Chimie, huiles minérales**

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

**Maintenance:**

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

Comptez sur nous.

↔ SBB CFF FFS Cargo



CFF Cargo accompagne le Cirque National Suisse durant sa tournée à travers tout le pays. L'ensemble du matériel de cirque – et même les artistes – seront acheminés de ville en ville de manière sécurisée et fiable grâce à deux trains spéciaux d'une longueur totale de 700 mètres. Envie de tenter l'expérience? Pour de plus amples informations sur nos solutions de logistique sur mesure, consultez le site [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

Grâce à CFF Cargo, le Cirque Knie arrive à point nommé dans toute la Suisse.