

# cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

3 | 09



**Inclinée.** 4

La rampe, le serveur du quotidien.

**Ça roule.** 8

Un fret aérien camionné sur le rail.

**Fraîche.** 10

L'eau minérale d'Italie.

**Génial.** 16

Un bus sans roues ni châssis.



## Ecran de veille: téléchargez maintenant.

Le numéro d'un wagon de type Habils. Le 85 est le code pays de la Suisse, le 275 le type de wagon et le 0184-1 le numéro de wagon individuel. La société italienne Spumador S.p.a. livre de l'eau minérale en Suisse avec ce type de wagons (voir page 10).

Découvrez le voyage virtuel de nos transports à travers l'univers visuel de ce magazine – en écrans de veille. Téléchargez-les tout simplement sur votre ordinateur. Amusez-vous bien!







## D'une rampe à l'autre.

Chères lectrices, chers lecteurs,

«Ce sont toujours les idées les plus simples qui ont le plus de succès», écrivait le grand poète russe Léon Tolstoï. Dans notre monde complexe, aspirer à la simplicité est une nouvelle tendance. C'est surtout en temps de crise que l'on a besoin de processus simples. Généralement, ils sont plus efficaces, moins coûteux et peuvent être mieux pilotés. Des solutions simples sont souvent aussi des solutions éprouvées, ce qui ne veut pas forcément dire qu'elles sont démodées.

Partant de là, nous avons consacré le numéro que avez entre les mains à l'élément central de la chaîne logistique, qui est aussi le plus simple et le plus éprouvé: la rampe. Celle-ci permet un transbordement des marchandises extrêmement efficace dans de nombreuses branches. Lorsque les marchandises ne sont pas pompées, aspirées ou déversées, elles passent le plus souvent par la rampe. A la lecture de ce magazine, prenez conscience de toute la diversité des marchandises transportées par SBB Cargo d'une rampe à l'autre.

La rampe est étroitement liée à notre trafic de marchandises par wagons complets. Afin que la rampe et le rail soient promis à un brillant avenir, nous nous engageons pleinement afin que les conditions cadres garantissent une continuité et une prévisibilité durables pour cette offre et les voies de raccordement qui y sont liées. Grâce à des prestations de transport fiables, nos collaboratrices et collaborateurs y contribuent chaque jour.

*Perrin*

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Sommaire.

- 4 **Pleins feux sur la rampe.**  
Un dispositif simple mais très polyvalent.
- 6 **L'avenir de l'infrastructure.**  
Interview avec Hans Werder.
- 8 **L'autoroute circule de nuit.**  
Le fret aérien camionné sur rail.
- 10 **De la plate-forme à la rampe.**  
L'eau minérale Spumador sur rail.
- 12 **Les géants arrivent.**  
SBB Cargo développe le trafic combiné.
- 14 **Ballast.**  
Campagne de betteraves. Directives de sécurité.
- 16 **Le bus qui n'en est pas un.**  
Pedibus: aller au jardin d'enfants en sécurité.
- 17 **Les dangers du dumping.**  
Prof. Stölzle: attention aux prix trop bas.
- 18 **Un feeling pour l'inconnu.**  
Urs Dannenhauer, la carte de la sécurité.







# L'humble serviteur de la logistique de tous les jours.

La rampe est indissociable de l'image de nombreuses petites gares de campagne. Docile, elle se tient au service des hommes et leur évite de courber l'échine...

TEXTE : MARCEL HÄNGGI – PHOTOS : GIAN VAITL

A la station de tram de la gare centrale de Zurich, les piétons qui patientent peuvent s'amuser à tuer le temps en comparant les langues: «Attention à la marche!» est écrit en allemand, français, rhéto-roman, serbo-croate et dans d'autres langues encore sur la bordure surélevée qui marque la séparation entre les rails du tram et la zone d'attente.

Cette «marche» est en fait une rampe. Grâce à elle, les passagers se trouvent à hauteur du tram, ce qui permet de monter à bord aisément, même avec une poussette ou un fauteuil roulant. Les transports publics zurichois ont mis le prix dans la transformation de leurs arrêts de tram, afin de simplifier la vie à leurs usagers avec ces marches, ressemblant à des rampes.

Dans le secteur du transport, la vie de tous les jours est marquée par l'utilisation de rampes, ces humbles serviteurs qui se font discrets. L'image de la petite gare de campagne typique se caractérise par des hangars en bois équipés de rampes en béton, aux angles renforcés avec de la ferraille. La rampe est un élément-clé de l'économie du transport, c'est grâce à elle que la marchandise peut être chargée sur le train.

Le mot rampe vient du verbe français ramper, lui-même dérivé du francique rampon (grimper avec des griffes) ou de l'anglo-saxon hrimpan (froncer) et enfin de l'indo-germanique [s]kerb (vriller, courber). En français, on retrouve entre autres rampon en provençal, rampion en brionnais qui désigne l'enrouement (avoir un crochet

dans la gorge), crampe, crampon (idée de crochet venant du germanique hramp), tous ces termes reprenant l'idée de grimper, courber. La rampe, grâce à sa pente, évite aux cheminots de courber l'échine sous le poids du chargement et d'avoir des crampes! ■

**Côté gauche:** La déchetterie de la ville de Zoug, directement près de la gare.

**En bas à gauche:** Rampe de l'imprimerie Tamedia SA à Zurich.

**En bas à droite:** Sur la rampe de la société Kurt Landolt, spécialisée dans le commerce de la ferraille, à Näfels, canton de Glaris.





## «Le trafic devrait couvrir ses coûts.»

Le trafic ne doit pas suffoquer en raison de goulots d'étranglement, dit Hans Werder. Mais il ne doit pas non plus continuer de croître aussi rapidement que jusqu'à présent.

INTERVIEW : MARCEL HÄNGGI  
PHOTO : MISE À DISPOSITION

### Monsieur Werder, comment se développera l'infrastructure de transport en Suisse dans un avenir proche?

Tout d'abord, il est important de souligner que les développements sur le rail et la route sont coordonnés. L'essentiel sur le rail actuellement, c'est la NLFA et les raccordements aux réseaux à grande vitesse. Les deux sont en cours. A partir de 2015 environ, les moyens seront disponibles pour le ZEB (Futur développement de l'infrastructure ferroviaire). Cela devrait permettre de résorber les principaux goulots d'étranglement. Pour finir, le Conseil fédéral compte bientôt présenter deux propositions pour «Rail 2030». Concernant les routes nationales, la priorité est donnée à l'achèvement du réseau. En outre, il s'agit là aussi de résorber les goulots d'étranglement qui menacent le bon fonctionnement de l'ensemble du réseau. Un second tunnel au Gothard n'en fait pas partie. Pour le trafic urbain, les projets ferroviaires et routiers les plus urgents sont en cours de construction et d'autres projets sont en préparation.

### Dans les agglomérations, les voies ferroviaires sont fortement exploitées par les RER. Le trafic de marchandises n'a pas beaucoup de place et il n'est quasiment pas possible de construire de nouvelles voies. La croissance du trafic a-t-elle atteint ses limites?

Une politique qui mise sur «l'auto-étranglement» du trafic serait irresponsable, tant sur le plan écono-





**A gauche:** Prêt pour le départ, sur la rampe de la société Kurt Landolt, à Näfels.

**En haut:** Réapprovisionnement de papier à l'imprimerie Tamedia, à Zurich.

**A gauche:** Rampe de l'entreprise Schmelzmetall à Gurtellen, canton d'Uri.

**A droite:** Le travail manuel est toujours d'actualité à l'imprimerie Tamedia.



*mique qu'écologique. C'est pourquoi il faut couvrir les besoins, bien entendu de manière coordonnée et aussi écologiquement que possible. Mais le trafic ne doit pas croître plus vite que le produit national brut.*

#### **C'est pourtant le cas depuis des décennies.**

*C'est juste et cela est dû au fait que le trafic ne coûte pas assez cher. A long terme, le trafic doit couvrir les coûts qu'il génère. Cela nécessite toutefois une coordination internationale. Le renchérissement du*

## **L'évolution du trafic et celle de l'urbanisation doivent être coordonnées.**

Hans Werder

*trafic est aussi nécessaire parce que la politique en faveur du climat est restée sans succès dans ce domaine jusqu'à présent.*

#### **Le Plateau se transforme de plus en plus en une seule et unique agglomération. Le trafic est-il le moteur ou la conséquence de cette évolution?**

*C'est probablement une relation à double sens. Sur le plan politique, il est très important que l'évolution du trafic et celle de l'urbanisation soient adaptées l'une à l'autre. C'est là l'un des défis majeurs. Il est*

*plus judicieux que l'urbanisation se développe le long des axes du RER et que les villes soient regroupées, afin d'éviter que le Plateau ne devienne un marasme urbain. Lorsqu'un canton demande des subventions à la Confédération pour des projets de transport urbains, l'un des principaux critères est aujourd'hui que le trafic et l'aménagement du territoire soient adaptés l'un à l'autre.*

#### **Sur la base de quelle analyse planifie-t-on l'infrastructure de transport?**

*Nous élaborons des scénarios sur l'évolution du trafic qui sont bien entendu adaptés à ceux élaborés par l'Office fédéral de la statistique pour la population et aux prévisions économiques du Secrétariat d'Etat à l'économie. Nous travaillons toujours avec plusieurs scénarios basés sur différentes hypothèses, mais ce sont toujours les mêmes principes de planification qui s'appliquent pour tous les modes de transport. Pour l'heure, l'horizon de ces scénarios est l'année 2030.*

#### **Dans le domaine du rail, la tendance internationale est actuellement au développement des grands trajets, accompagné d'un retrait parallèle au niveau national. La Suisse pourra-t-elle garder son réseau dense qui date du XIX<sup>e</sup> siècle?**

*Les grands investissements sont consacrés aux grands centres et aux nœuds ferroviaires, mais notre objectif est aussi de maintenir une offre intéres-*

*sante dans les régions périphériques. Il incombe aux CFF de revoir constamment le réseau. Ceci est valable pour le trafic voyageurs comme pour le trafic de marchandises.*

#### **Envisagez-vous, dans un avenir proche, d'autres systèmes de transport tels que, p. ex., le «Swiss Metro», le «Cargo Tube», les trains magnétiques?**

*D'ici à 2030, nous n'avons tout simplement pas les fonds nécessaires pour de nouveaux modes de transport. Et il serait peu sérieux de faire des pronostics. Mais d'une manière ou d'une autre, les nouveaux modes de transport devront s'intégrer dans les réseaux existants. Pour l'instant, ils n'ont pas permis d'apporter une solution. A quoi bon voyager en quelques minutes de Berne à Zurich avec le «Swiss Metro», si vous mettez ensuite vingt minutes pour prendre votre correspondance RER? ■*

**Hans Werder** est secrétaire général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication depuis 1996. Ce juriste et politologue de 63 ans a fait des recherches dans les domaines de l'administration publique, de la planification et de la démocratie suisse avant de rejoindre le secrétariat de direction de la Chancellerie fédérale en 1980. De 1987 à 1996, il a occupé le poste de secrétaire de direction de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne.

Transbordement de l'avion au camion: le poids lourd de Karlheinz Fichtner sur le tarmac de l'aéroport de Francfort.



## Le fret aérien prend le train.

Les avions européens sont trop petits pour transporter du fret palettisé dans leurs soutes. Les marchandises d'outremer traversent donc généralement le continent par la route – et la Suisse sur le rail, grâce à «l'autoroute roulante» (Rola) de RALpin SA entre Fribourg en Brisgau et Novare.

TEXTE : KURT METZ – PHOTOS : RALPIN AG



Aéroport international de Francfort, cinq heures trente du matin. Les halls de fret sont déjà en pleine effervescence. Les cargaisons livrées durant la nuit par les avions cargo en provenance du monde entier sont regroupées pour être réexpédiées plus loin.

Après avoir réglé les formalités concernant le fret aérien camionné du vol Lufthansa LH 7538, Karlheinz Fichtner approche son semi-remorque de la plate-forme de chargement mobile, non loin du tarmac. Un semi-remorque de 18 mètres de long peut charger quatre palettes de fret aérien. La bâche tombe – et c'est parti sur l'autoroute en direction de Fribourg. Les responsables logistiques de Lufthansa Cargo et de la société Georgi Transporte, spécialisée dans le fret aérien, ont réservé, sur des trains de «l'autoroute roulante» (Rola) de Fribourg en Brisgau à Novare, des emplacements de stationnement fixes destinés au trafic de prolongement du fret aérien à travers les Alpes. En 2008, le nombre moyen d'expéditions hebdomadaires était de cinquante.

### Des embouteillages uniquement sur la route.

Après le passage sur la balance (son camion ne doit pas peser plus de 44 tonnes) et la vérification du profil (pas plus de 4 mètres de hauteur aux angles), Karlheinz Fichtner s'engage sur la rampe et embarque sur le train pour rejoindre sa place derrière la voiture d'accompagnement. Il laisse échapper l'air de la suspension, rentre

les antennes, cale les roues et saisit ses affaires pour la nuit. Il rejoint ensuite la voiture d'accompagnement équipée de compartiments couchettes et d'un salon avec cuisine. A l'embarquement, il a reçu deux sandwiches, une barre

## Deux sandwiches, une barre chocolatée et une bouteille d'eau pour la traversée.

chocolatée et une bouteille d'eau. Le train s'ébranle à 13h23 précise, tracté par une locomotive de SBB Cargo Deutschland. Il est temps de se retirer dans le compartiment. Le temps passé à bord de la Rola compte comme temps de repos. A l'arrivée à Novare, peu avant minuit, il faudra reprendre la route sans tarder.

### Traverser les Alpes en dormant.

Pendant que les chauffeurs se reposent, on change de locomotive et de direction à Weil am Rhein. C'est au tour d'une machine de BLS Cargo d'acheminer le train jusqu'à Domodossola. Grâce aux triangles ferroviaires à Bâle et à Berne, la Rola évite les manœuvres de rebroussement et atteint Frutigen pratiquement sans s'arrêter. Là, le mécanicien est remplacé. Une marge au niveau du temps permet de traverser ponctuellement le tunnel de base du Lötschberg. Avant l'ouverture de ce tunnel qui

est le plus long à travers les Alpes, il fallait ajouter une seconde locomotive pour traverser les Alpes; cette opération supplémentaire est à présent supprimée. A Domodossola, c'est une locomotive de SBB Cargo Italia, adaptée aux systèmes électriques et sécuritaires italiens, qui prend la relève.

### Droit vers le sud.

La Rola met encore trois heures pour franchir la distance relativement courte depuis la frontière à Domodossola jusqu'au terminal de Novare. C'est une ligne à une voie et sinueuse, qui ne permet qu'une vitesse relativement faible. Dans le terminal spécialement construit pour la Rola un peu en dehors de la ville, Karlheinz Fichtner est le premier à décharger son camion de fret aérien. Un dernier signe de la main et le voilà reparti. Il arrive tôt le matin au centre logistique de la société Freschi Schiavone à Sesto Fiorentino, où il décharge ses quatre palettes. Les différents paquets et colis seront ensuite acheminés par la route jusqu'aux destinataires dans le sud de l'Italie. ■

## CLAIR & NET

### GARE DE DÉPART

Fribourg en Brisgau

### DESTINATION

Novara

### DISTANCE

426 km

### MARCHANDISE

Marchandises de toutes sortes sur palettes

### DESTINATAIRE

Prestataires logistiques italiens



Le fret aérien passe de la rampe à «l'autoroute roulante».

SBB Cargo enlève la cargaison d'eau minérale à la plate-forme Camnago-Lentate.



## De la plate-forme à la rampe.

Les eaux minérales étrangères parcourent souvent un long chemin depuis la source jusqu'au consommateur. La société italienne Spumador travaille avec SBB Cargo sur une grande partie du parcours et garantit ainsi que ce produit naturel reste écologique.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTOS: MAURIZIO TOLINI



Par une chaude après-midi d'août 1804, alors qu'il est en route pour explorer la région de Parme sur ordre de Napoléon, le capitaine Adalberto Boccia pénètre dans une petite vallée longeant le fleuve Taro. Épuisé par la chaleur, il décide de se reposer et de reprendre des forces. Et c'est alors qu'il découvre à sa grande joie une eau pure jaillissant de sous un rocher. Cette eau est tellement pétillante et légère qu'il en remplit sa gourde pour la rapporter à son campement où il raconte avec enthousiasme l'histoire de la «source magique» à ses camarades.

Depuis, la gourde de Boccia a cédé la place aux bouteilles PET de deux litres, et l'eau qu'il a transportée à l'époque sur quelques kilomètres l'est aujourd'hui sur de longues distances, dans le but de désaltérer les Suisses, au nord des Alpes. Cette eau est commercialisée par un détaillant suisse sous le nom d'Acqua Minerale Naturale S. Andrea, sa distribution étant assurée par la société italienne Spumador S.p.a., un groupe spécialisé de longue date dans la boisson et qui exploite quatre autres installations d'embouteillage en plus de S. Andrea Bagni.

### Des prestations tout en un.

Entre Spumador et le détaillant suisse, il y a SBB Cargo qui, depuis octobre 2008, achemine quotidiennement en moyenne cinq wagons de 54 palettes d'eau chacun (tendance à la hausse) depuis la plate-forme Lentate sul Seveso directement vers les rampes des centrales de distribution suisse à Frauenfeld, Mägenwil et Schmitten. Tandis que les transports routiers entre S. Andrea Bagni et Lentate (entre Milan et Côme) sont assurés par la société LTM Logistica, SBB Cargo se charge intégralement de la deuxième partie de la chaîne de transport, à partir de la plate-forme. Font également partie du pack de prestations l'assurance de la marchandise et le dédouanement à Chiasso.

Le payeur de port est Spumador. Interrogé sur les raisons pour lesquelles Spumador a opté pour SBB Cargo, Enrico Pellerino, responsable logistique de la société, répond : «Nous n'avons pas choisi le rail uniquement pour des questions environnementales. Ce sont tous les facteurs réunis – la protection de l'environnement, le prix, la qualité du transport basée sur un système éprouvé, le pack de prestations et la fiabilité de notre interlocuteur – qui ont œuvré en faveur de SBB Cargo.»

### La variante optimale.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, il est convaincu que cette décision est positive pour son entreprise, si l'on compare les émissions rail-route. L'utilisation responsable des ressources est au centre des préoccupations de Spumador, poursuit Enrico

**Nous avons pu résoudre en peu de temps les quelques problèmes rencontrés.**

Enrico Pellerino

Pellerino. Le groupe mise sur des processus d'embouteillage innovants afin de réduire la consommation d'eau et d'énergie.

Le transport via plate-forme s'est révélé être la variante optimale. Il nécessite toutefois un flux d'informations électronique sans faille entre toutes les parties concernées, du donneur d'ordre au détaillant suisse, en passant par le producteur Spumador, l'entreprise logistique LTM, SBB Cargo et finalement la société Transwaggon qui fournit et gère les wagons. «Nous avons d'abord effectué des transports à titre d'essai et résolu en très peu de temps les pro-

blèmes rencontrés», explique Enrico Pellerino. Aujourd'hui, la collaboration se caractérise par sa flexibilité et sa précision. C'est pourquoi une extension des trafics à d'autres destinations et d'éventuelles nouvelles plates-formes serait tout à fait souhaitable.

Au-delà de la découverte de la source, Adalberto Boccia a aussi mis en mouvement toute une machine. ■

## CLAIR & NET

**GARE DE DÉPART**  
Camnago-Lentate, Italie

**DESTINATION**  
Mägenwil, Frauenfeld et Schmitten

**DISTANCE**  
275 à 363 km

**MARCHANDISE**  
Eau minérale palettisée

**WAGONS**  
Habbilln

**DESTINATAIRE**  
Grand détaillant suisse



### Attention à l'eau qui dort.

Le groupe de boisson Spumador S.p.a., implanté à Caslino al Piano (province de Côme), exploite cinq sites d'embouteillage en Italie du Nord, avec 21 chaînes de production. Outre celle de S. Andrea, il possède trois autres sources. Tandis que l'eau de S. Antonio est avant tout distribuée localement, celle de Valverde s'adresse à la gastronomie de luxe d'Italie et d'outremer. Les autres produits sont également exportés dans les pays voisins. En 2008, Spumador a embouteillé 900 millions de litres d'eau minérale, boissons sucrées et énergétiques et jus de fruits, pour un chiffre d'affaires de 160 millions d'euros. L'entreprise emploie 430 collaborateurs et compte parmi les principaux acteurs du marché italien de la boisson.



Transbordement sur le site nouvellement aménagé.

## Les géants arrivent.

SBB Cargo développe le trafic combiné en Suisse. A Renens et à Sion, une nouvelle offre basée sur un engin de levage fait fureur.

TEXTE: ADRIAN KOHLER, SUSANNE PERREN – PHOTOS: SBB PICTUREPARK

SBB Cargo développe son offre pour les transports route-rail en Suisse. Sur deux sites en Suisse romande et dans le Valais, Renens et Sion, la plus grande entreprise de transport propose à présent de meilleures possibilités de transbordement pour les marchandises en conteneurs et les ponts interchangeables.

SBB Cargo utilise depuis peu, sur les deux sites, deux engins de transbordement de type

Kalmar Reachstacker DRF400-60C5 et contribue ainsi à l'avancée du transfert des transports de marchandises sur le rail. Ledit engin a été mis en service à Sion le 1<sup>er</sup> avril 2009 et à Renens le 1<sup>er</sup> juin. Sur les deux sites, des phases de tests intensifs ont montré que le transbordement par Reachstacker est plus flexible que, par exemple, par portique roulant. Parallèlement, il permet de transborder plus de marchandises en moins de temps.

>



## NOUVELLES DU MARCHÉ

Le client de SBB Cargo Valrhône Logistics SA profite notamment de cette capacité de transbordement supplémentaire et plus flexible à Sions et à Renens. Selon la saison, la chaîne de commerce de détail fait expédier chaque soir quinze à trente caisses mobiles du centre logistique de Bussigny à Renens. Là, SBB Cargo transborde les caisses dans le train et les achemine de nuit à Sion où elles sont mises à la

Spreader, dit «Piggyback» (terme anglais pour Huckepack), dont est équipé le Reachstacker, il est possible de soulever toutes les caisses mobiles courantes ainsi que des semi-remorques complètes pour les charger sur les wagons, comme c'est le cas dans les trafics intermodaux.

### De porte à porte, sans voie de raccordement.

En développant le trafic combiné, SBB Cargo veut sensibiliser la Suisse au fait que le transport ferroviaire ainsi que les prestations logistiques apparentées assurent le transport de porte à porte, même pour les clients ferroviaires sans voie de raccordement. L'offre constitue une alternative intéressante pour les transporteurs routiers par rapport aux trafics longue distance assurés exclusivement par poids lourds. Le rail assure la partie la plus longue du trajet, et les camions sont utilisés pour la distribution finale. Cette collaboration étroite entre le train et les poids lourds permet ainsi à chaque mode de transport de faire valoir ses avantages respectifs. Les marchandises peuvent être transportées de nuit et le bilan de CO<sub>2</sub> est même nettement meilleur sur l'ensemble du trafic. ■

## Le trafic combiné fonctionne.

Daniel Poget

disposition d'un transporteur local qui distribue la marchandise dans le Valais. «Le trafic combiné fonctionne», déclare Daniel Poget, responsable logistique de Valrhône Logistics SA.

### Aller au bout des limites.

Jusqu'à présent, on ne transbordait horizontalement que des contenants de 16 tonnes au maximum. Le Reachstacker DRF 400-60C5, qui peut lui-même peser jusqu'à 80 tonnes, déplace à présent jusqu'à 40 tonnes par conteneur et exploite ainsi la limite des 44 tonnes pour les poids lourds, ce qui s'avère déjà très rentable à Sion avec le transbordement des conteneurs de ciment. Les Reachstackers sont avant tout une alternative intéressante par rapport aux portiques roulants dans les terminaux de transbordement plus petits. Grâce au Piggyback-

## Le trafic combiné augmente.

Au niveau international, les conteneurs ont le vent en poupe. Et en Suisse aussi, ils sont de plus en plus utilisés. Pour le transport du fret emballé, l'accent est encore mis sur la route: selon l'étude du marché logistique 2009, 65,5% du fret emballé sont acheminés par route. Bien que la distribution finale constitue quelquefois un défi pour le rail dans les zones rurales, elle est bien développée pour le fret emballé: 10,3% du fret emballé sont acheminés via le trafic combiné et 20% par le rail, d'une voie de raccordement à une autre. «Le trafic combiné gagnera du terrain à long terme», prédit Andreas Rösch, spécialiste des projets clients dans le trafic combiné chez SBB Cargo. «Pour les marchandises pondéreuses telles que le ciment, le sel ou le verre, qui sont moins sensibles en termes de délai, le train arrive en tête sur le plan écologique. Et de plus, il évite les embouteillages.»



## Livraison «électrique» de la bière

Le véhicule utilitaire électrique Modec venu d'Angleterre livre actuellement, dans le cadre d'un essai pilote, de la bière et de l'eau minérale de Feldschlösschen Boissons SA dans plusieurs villes suisses. Bien que fonctionnant sur batterie, il se prête aussi à la circulation urbaine, avec une vitesse maximale de 80 kilomètres à l'heure. Sa faible charge utile, de 1,5 tonne seulement, est certes un inconvénient, mais il offre divers avantages: faible niveau d'émissions, consommation d'énergie deux fois moins importante que celle d'un véhicule diesel comparable, et le Modec est silencieux. Lorsque le problème de la charge utile sera résolu, Feldschlösschen prévoit d'acquérir d'autres Modec.

## Qu'est-ce que le cross docking?



Le cross docking s'est développé à la suite des goulots d'étranglement qui s'étaient créés le long des rampes de chargement/déchargement dans le secteur commercial. En ville notamment, il est quelquefois difficile pour les fabricants de livrer les magasins dans les rues étroites. Les gros poids lourds font la queue le long des rampes de chargement/déchargement. C'est pourquoi les cargaisons complètes des fabricants ont été fractionnées. L'industrie ne livre plus directement le commerce, mais un point de transbordement, une docking station centrale (appelée aussi transshipment point). Là, les cargaisons sont préparées par magasin et acheminées ensuite vers le client.



## Les betteraves sont en route.

Modalités de chargement flexibles pour la récolte des betteraves.

Cette année, la campagne de betteraves aura lieu de mi-septembre à mi-décembre 2009. Par «campagne», l'on entend le temps de la récolte et de la transformation des betteraves sucrières.

Selon les pronostics, la récolte devrait être similaire à celle de l'an passé, c'est-à-dire que SBB Cargo acheminera jusqu'à 1 million de tonnes de betteraves sucrières provenant de toute la Suisse à Frauenfeld ou Aarberg.

Pour le chargement, les betteraviers utilisent soit une installation fixe, soit une installation mobile. La technique consiste tout simplement à déverser les betteraves de la remorque sur la bande transporteuse mobile. Ceci permet d'acheminer le légume-racine dans les wagons de marchandises ouverts. Le transbordement d'une remorque chargée de 10 tonnes de betteraves ne prend ainsi que quelques minutes.

### Calendrier.

#### 18 septembre 2009

1<sup>er</sup> Swiss Logistics Day.  
Les entreprises de logistique suisses ouvrent leurs portes au grand public.

#### 29 septembre 2009

DVZ-Forum «Green Logistics»,  
Hambourg. L'écologie et l'économie font-elles bon ménage?

#### 16 au 18 octobre 2009

Salon des technologies du transport «TranspoTec 2.0», Milan.  
Conférence avec SBB Cargo et Il Sole 24 Ore Trasporti le 16 octobre.

#### 28 octobre 2009

5<sup>e</sup> GS1 Business Day, Zurich.  
Infrastructure 2020 – besoins, goulots d'étranglement, mesures.

#### 5 au 6 novembre 2009

Forum international «Port&ShippingTech», Gênes.  
Développement économique et durable de la logistique portuaire.

#### 25 novembre 2009

Attribution du Swiss Logistics Award.







## Des impulsions et signaux positifs au salon transport logistic de Munich.

Les valeurs suisses ont conquis le public.

En dépit de la crise économique, plus de 48 000 personnes ont visité le salon transport logistic 2009 de Munich, soit autant d'entrées que lors du boom logistique de 2007.

SBB Cargo était une fois de plus présente sous de nouveaux atours à l'espace d'exposition en plein air. A son stand, les visiteurs ont été conquis par les valeurs traditionnelles suisses telles que la ponctualité, la fiabilité, le respect de l'environnement, la précision et la sécurité. En dépit de la crise économique, les partenaires commerciaux se sont exprimés en des termes très positifs. La qualité des visiteurs était du plus haut niveau, et tous les exposants ont affirmé avoir mené des entretiens très intenses avec les clients.

## Une référence sûre.

La directive «Sécurité des transbordements» est dès à présent disponible chez SBB Cargo.

Les règles relatives à un transbordement en toute sécurité doivent être impérativement respectées pour le bien de l'individu et de la collectivité. La brochure remaniée «Directive. Sécurité des transbordements» comprend

- les règles de conduite à adopter dans le transbordement des marchandises;
- les règles de conduite vis-à-vis des caténaires et du courant à haute tension.

La directive s'applique sur l'ensemble du réseau ferroviaire suisse, à tous les wagons isolés et groupes de wagons qui sont chargés, déchargés ou transbordés sur une voie de débord. Elle vient compléter les Conditions générales pour les prestations de transport de SBB Cargo.

Vous pouvez télécharger la directive et les Conditions générales sous [www.sbbcargo.com/agb](http://www.sbbcargo.com/agb) ou les commander auprès du Service Clientèle (téléphone 0800 707 100 – touche 4).

La directive «Sécurité des transbordements» est dès à présent disponible chez SBB Cargo.

## Coopération avec ACTS.

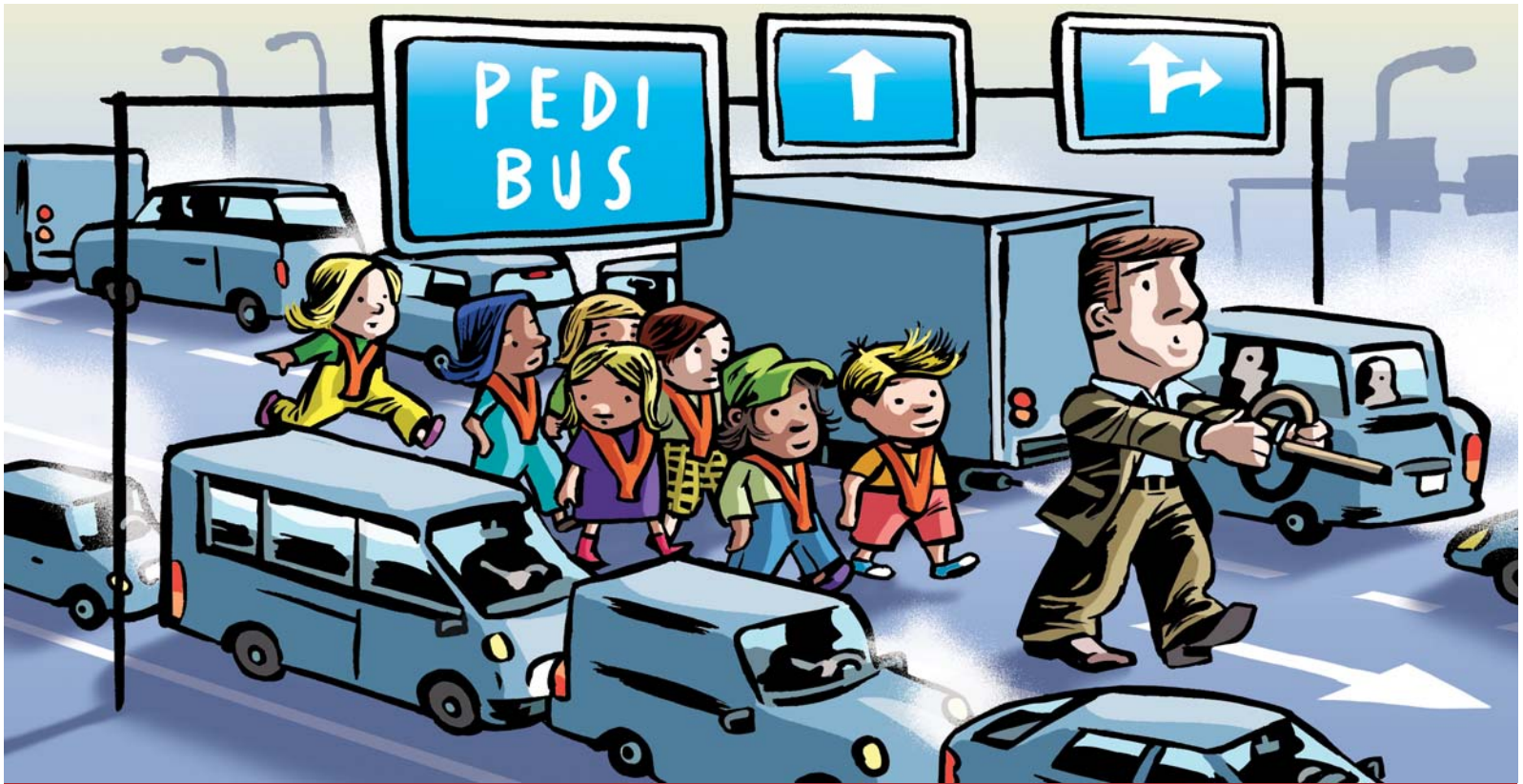
Le trafic combiné en Suisse gagne en importance, et SBB Cargo se lance donc dans une coopération avec ACTS. L'objectif: développer des solutions globales complexes rail/route pour les clients.

L'entreprise ACTS AG, leader en systèmes de conteneurs, et SBB Cargo prévoient des offres de transport d'un seul tenant dans le trafic intérieur. Les branches qui transportent notamment des marchandises en vrac (plaquettes de bois, biomasse ou verre usagé) profiteront du savoir-faire et du matériel de transport/matériel roulant des deux spécialistes de la logistique.

ACTS se charge de l'utilisation optimale de l'équipement et gère la répartition globale des transports. SBB Cargo se concentre sur le transport ferroviaire et élabore les offres avec ACTS.

ACTS AG Suisse fête cette année ses vingt ans d'existence.





## Le bus scolaire idéal n'en est pas un.

Aller à l'école avec ses camarades est une aventure quotidienne à laquelle de plus en plus d'enfants doivent renoncer. Une idée simple mais géniale remet de l'animation sur le chemin de l'école.

TEXTE : MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION : MICHAEL MEISTER

C'est en général la première expérience quotidienne de la circulation dans la vie des gens: le jardin d'enfants, ou plus exactement le chemin pour se rendre à l'école. Il favorise le développement social, procure une activité physique régulière, permet d'exercer son comportement vis-à-vis du trafic, et de plus, c'est amusant. Mais pour de plus en plus de familles, le chemin de l'école est plutôt un cauchemar logistique quotidien. Le temps est compté, le chemin est dangereux, et l'un des parents doit accompagner l'enfant alors qu'il devrait déjà être au bureau, ou encore conduire la petite sœur à la crèche à l'autre bout de la ville...

Pas de panique: il existe une solution simple, sympathique et bon marché. Elle s'appelle Pedibus. Le Pedibus est un bus avec des lignes, des arrêts, un horaire, un chauffeur, mais sans bus. Pedibus est un mot latin, l'ablatif pluriel de pes, en français: «avec les pieds». Pour citer le papa d'un enfant, le Pedibus est le moyen de transport le plus génial depuis l'invention du vélo.

Interrompre le cercle vicieux.

Le premier Pedibus suisse a été créé en 1998 à Lausanne. Il s'agissait de mettre un terme à un cercle vicieux: de plus en plus de parents conduisaient leurs enfants à l'école en voiture,

augmentant ainsi le trafic à proximité de l'école et rendant encore plus dangereux le chemin de l'école pour ceux qui venaient à pied. Quelques parents ont alors pensé qu'il fallait supprimer les voitures, tout en maintenant l'accompagnement. Ils ont donc commencé à se relayer pour accompagner un groupe d'enfants, et ce, sur des trajets définis avec des arrêts et un horaire précis. Aujourd'hui, il existe plus de 250 lignes en Suisse, la plupart en Suisse romande, et des Pedibus sont également en cours de création en Italie du Nord, en France, en Autriche et ailleurs. L'initiative vient à 70% des parents ou des associations de parents, précise Françoise Lanci-Montant, qui, en sa qualité de coordina- >



trice des projets Pedibus en Suisse romande, aide les intéressés à mettre en place leurs propres lignes. Mais de plus en plus souvent, ce sont également les autorités ou les directions d'école qui veulent entreprendre quelque chose contre le trafic croissant devant les écoles.

Pour Françoise Lanci-Montant, le Pedibus ne présente que des avantages: les enfants sont contents de côtoyer d'autres enfants. Les horaires étant confortables, il n'y a pas de stress

## Une fois que le Pedibus est en marche, il fait l'unanimité.

Françoise Lanci-Montant

pour les enfants et les accompagnants. Les enseignants confirment que les enfants «Pedibus» sont plus détendus. Les parents n'ont plus besoin d'accompagner leur enfant tous les jours et gagnent ainsi du temps.

Bien sûr, il arrive qu'un de ces projets échoue par manque de bénévoles. Mais Françoise Lanci-Montant explique qu'il est fréquent aussi qu'au début d'une réunion, tous les participants ne voient d'abord que des difficultés et qu'à la fin de la réunion, deux lignes de ramassage soient adoptées. Et une fois que le Pedibus est en marche, il convainc par ses avantages.

### De préférence non accompagné.

Le Pedibus est aussi un atout en termes de politique de la santé. Une étude scientifique financée par l'Office fédéral du sport a montré qu'il existait un lien étroit entre les facultés sportives et le chemin de l'école. Des évaluations faites lors des incorporations militaires montrent que la performance des jeunes fléchit et qu'elle est la plus faible au Tessin, le canton suisse où le taux de motorisation est le plus élevé. Les cours de sport ne peuvent pas remplacer l'activité physique pratiquée sur le chemin de l'école.

Une solution parfaite? Presque, dit Christine Steinmann, responsable de la sécurité des transports à l'Association Transports et Environnement: le Pedibus arrive en deuxième place. L'idéal est que les enfants aillent à l'école non accompagnés. Mais là où c'est trop dangereux pour les plus petits, le Pedibus leur apprend à circuler dans le trafic. Pour qu'un jour, ils n'en aient plus besoin. ■



## La crise conjoncturelle entraîne-t-elle une crise de la qualité dans le transport?

Chers logisticiens, chères logisticiennes,

*Nous savons tous que ce qui n'est pas cher peut ne pas valoir grand chose. Un prix bas suggère une qualité médiocre. Pour les prestations de services, ce point de vue revêt une signification particulière: les prestations de services – parmi lesquelles on compte aussi toutes les prestations de logistique et de transport – sont immatérielles et leur qualité ne peut être testée avant une décision d'achat. En revanche, le prix sert souvent d'indicateur de qualité pour des clients potentiels, outre la réputation du prestataire. Après coup, nombre de clients sont donc particulièrement déçus lorsqu'une prestation coûteuse révèle une qualité moyenne.*

*Dans la crise conjoncturelle actuelle, une forte pression s'exerce sur les prix des prestations de transport et de logistique: les échanges commerciaux en recul font baisser la demande; le marché des transports souffre en partie de surcapacités considérables. C'est pourquoi les prestataires du trafic routier de marchandises ont adopté un peu partout une stratégie de dumping des prix. Grâce à la compétition intermodale, le trafic combiné (TC) – dont l'offre s'adapte moins facilement que celle de la route en raison de la notion de gestion du réseau – ressent cela aussi immédiatement. Des parts de coûts fixes très élevées n'offrent qu'une marge de manœuvre limitée pour des baisses de prix. Quelles actions sont désormais à la portée des prestataires du trafic combiné?*

*Les acteurs du TC réfléchissent actuellement à des marges de manœuvre au niveau de la baisse des prix. Afin d'éviter une érosion des marges, d'éventuelles baisses de prix doivent avant tout être envisagées en parallèle sous la forme d'horaires allégés. Il est vrai que cela permet de supprimer des éléments de coûts fixes et contribue à court terme à une meilleure exploitation des relations restantes en raison d'effets de regroupement. Toutefois, une telle approche fait aussi directement baisser le niveau de la qualité, qui dépend considérablement de la densité et de la cadence des relations desservies pour les prestations de transport basées sur le réseau. Le trafic combiné tombe ainsi dans un piège bien connu: les prix bas ne traduisent pas seulement une plus mauvaise qualité, ils en sont aussi la condition! Si l'économie du transport expérimente ce type de qualité, le danger augmente de voir bon nombre de clients tourner à jamais le dos au TC. Afin de ne pas attiser cette spirale descendante, c'est très simple: il faut maintenir une qualité élevée et ne faire que des concessions minimales sur les prix!*

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle  
Professeur ordinaire d'université, chaire de gestion logistique,  
Université de St-Gall



## Un feeling pour l'inconnu.

Urs Dannenhauer est un spécialiste de la sécurité du chargement. Il fait des essais de tamponnement de wagons de marchandises à des fins expérimentales de contrôle.

TEXTE : SUSANNE PERREN – PHOTO : GUY PERRENOUD

### 3 questions.

**Si je vous dis «chaos», vous répondez?...**

*Je suis habitué à d'abord ranger les choses. Le chaos ne me déstabilise donc pas.*

**Vous souvenez-vous de votre premier transport?**

*Je faisais des courses pour maman: chez le boucher, à la laiterie et chez le boulanger. Déjà là, tout devait toujours être joliment rangé.*

**Quel talent auriez-vous voulu avoir?**

*J'aimerais bien faire de la musique. Je conduisais souvent mes filles à leurs cours de musique. Malheureusement, je ne faisais que le chauffeur.*

«J'ai grandi entouré de quatre femmes. J'ai appris à faire une valise, à ranger et avant tout à être patient. Je n'aime pas faire les choses à la hâte; mais l'effervescence régnait le plus souvent avant les départs en vacances.

Le matin tôt est le moment que je préfère dans une journée de travail. Je profite du calme pour mettre à jour la réglementation en matière de sécurité de chargement. Nous procédons sans cesse à des ajouts, pour de nouveaux trafics par exemple. Dans l'idéal, on m'en informe un an à l'avance. Je peux alors développer une solution pour le nouveau chargement, en collaboration avec le conseiller à la clientèle de SBB Cargo et le client. En réalité, le laps de temps est plus court. Il nous est déjà arrivé de déterminer en quinze jours quels wagons devaient être chargés et comment, élaborant ainsi une nouvelle solution. Chaque chargement varie en fonction de la marchandise: le bois s'achemine avec d'autres wagons que le métal. Il doit être protégé contre les intempéries, sans quoi il pourrait sous la neige et la pluie. Les contrôleurs techniques de Cargo sont pour moi des collaborateurs clés. Ils prêtent une attention particulière aux wagons parés pour le départ et conseillent les clients. Car il m'est impossible d'être constamment sur place.

#### Des risques cachés.

Je suis une personne organisée. Ce n'est pas pour rien que j'ai trouvé ma vocation dans le métier d'expert qualité et sécurité. Même si nos clients et partenaires sont très pointilleux sur le transbordement des marchandises, les dangers pour autrui ne sont pas toujours immédiatement perceptibles. Un rouleau de papier non sécurisé dans un wagon fermé peut faire courir un risque. Ou des caténaires: elles sont constamment sous haute tension. Si elles ne sont pas correctement mises à la terre ou éteintes, le risque d'accident est élevé.

J'ai un faible pour les quais. Que je sois à Duisbourg, Rotterdam et qui plus est en Suisse, je



les admire partout. Celui de Muttenz est un fleuron en la matière. Il est légèrement surélevé. Là-haut, je m'émerveille du système Cargo et je médite. Parfois, nous procédons sur le terrain à des essais pratiques (bien sûr uniquement dans les secteurs clos des gares de triage). Comment réagit un wagon chargé de rouleaux de papier en cas de tamponnement? Beaucoup de choses peuvent être calculées grosso modo, mais il faut aussi un certain feeling pour l'inconnu: selon la météo ou les supports, les besoins sont différents.

Plastique ou bâche?

Parfois, je ne bouge pas du bureau. Les clients demandent s'ils doivent recouvrir la marchandise de film plastique, de filets ou de bâches. Je renseigne par téléphone et évalue des appareils servant à surveiller le transport comme le dispositif de tri des profils avant le Lötschberg, qui détecte tout ce qui déborde du gabarit. Si du bois dépasse d'un wagon, nous le voyons. Notre réglementation est à jour. Mais, je suis tributaire des expériences des contrôleurs techniques. Là, les connaissances de tous comptent. Demain aussi, nous voulons pouvoir donner de bons conseils.

Heureusement, j'arrive à me changer les idées. De préférence dans notre maison des Grisons. J'aime aussi ramasser du bois en forêt. Là, le principal est de mettre la main à la pâte. Pas besoin d'emballer, et ça me fait du bien.» ■

**Urs Dannenhauer, 51 ans, a travaillé pendant deux ans dans le secteur privé après une formation de mécanicien ajusteur aux CFF. En 1980, il a de nouveau fait le choix du rail: après une formation de visiteur, il a travaillé en tant que chef visiteur à la gare de triage de Bâle à partir de 1992. Huit ans plus tard et fort de nombreuses expériences, il s'est reconverti dans le conseil en matière de chargement. Urs Dannenhauer habite avec sa femme et ses trois grandes filles à Frenkendorf. Il est le président de la commune bourgeoise.**



<p><b>Impressum.</b></p> <p>cargo 3 09. Août 2009. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. <b>Rédaction</b> Susanne Perren (direction), Adrian Kohler, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schach. <b>Graphisme/Composition</b> Favo Werbeagentur, Bâle. Litho ExactaPro, Arlesheim. <b>Impression</b> Stämpfli AG, Berne. <b>Traduction</b> Traductor, Bâle. <b>Adresse de rédaction</b> SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, <a href="http://www.sbbcargo.com/cargomagazin">www.sbbcargo.com/cargomagazin</a></p> <p>Le copyright de ce magazine appartient à SBB Cargo. La reproduction d'articles est autorisée avec mention de la source. Veuillez nous en envoyer à chaque fois un exemplaire justificatif.</p> <p><b>Vous désirez un abonnement gratuit?</b> Vous trouverez le formulaire en ligne sur: <a href="http://www.sbbcargo.com/fr/cargomagazin">www.sbbcargo.com/fr/cargomagazin</a>. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.</p> <p><b>Changement d'adresse ou d'abonnement</b> Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02, e-mail <a href="mailto:cargomagazin@sbbcargo.com">cargomagazin@sbbcargo.com</a> ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-CH-MS-MK, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse</p>	<p><b>Service Clientèle:</b></p> <p><b>SBB Cargo AG</b> Service Clientèle Centralbahnstrasse 4 4065 Bâle Suisse Tél. Suisse 0800 707 100 Fax Suisse 0800 707 010 Tél. Europe 00800 7227 2224 Fax Europe 00800 7222 4329 <a href="mailto:cargo@sbbcargo.com">cargo@sbbcargo.com</a> <a href="http://www.sbbcargo.com">www.sbbcargo.com</a></p>	<p><b>Marketing &amp; Sales:</b></p> <p><b>Ventes Suisse</b> Case postale 4065 Bâle Suisse Tél. 0800 707 100 Fax 0800 707 010 <a href="mailto:cargo@sbbcargo.com">cargo@sbbcargo.com</a></p> <p><b>Distribution Italie</b> SBB Cargo Srl Via Vittor Pisani, 7 20124 Milano Italie Tél. +39 0331 24 86 74 Fax +39 0331 24 86 89 <a href="mailto:sbbmilano@sbbcargo.com">sbbmilano@sbbcargo.com</a></p>	<p><b>Maintenance:</b></p> <p><b>Agence de vente Allemagne/Benelux</b> SBB Cargo GmbH Schifferstrasse 166 47059 Duisburg Allemagne Tél. +49 (0)203 607 84 07 Fax +49 (0)203 607 84 09 <a href="mailto:deutschland@sbbcargo.com">deutschland@sbbcargo.com</a></p> <p><b>Chimie, huiles minérales</b> ChemOil Logistics SA Güterstrasse 97 Case postale 4002 Bâle Suisse Tél. +41 (0)61 226 60 60 Fax +41 (0)61 226 60 30 <a href="mailto:info@chemoil.ch">info@chemoil.ch</a></p>	<p><b>Asset Management</b> Vente Viale Officina 18 6500 Bellinzona Suisse Tél. +41 (0)51 227 60 10 Fax +41 (0)51 227 67 97 <a href="mailto:instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com">instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com</a></p>
--	---	---	--	---

**Sources mixtes**  
Groupe de produits provenant de forêts bien gérées, d'autres sources contrôlées et de bois ou de fibres recyclés  
[www.fsc.org](http://www.fsc.org) Centre SPS-COC023903  
© 1996 Forest Stewardship Council

**impression climatiquement neutre**  
[myclimate.org/natureOffice.ch](http://myclimate.org/natureOffice.ch) / CH-168-935668





Pour que le verre brisé lui porte vraiment bonheur, Vetro-Recycling mise sur **SBB Cargo et le trafic combiné en Suisse** dans le transport du verre usagé.

Plus de 300 000 tonnes de verre usagé s'accumulent chaque année. Vetro-Recycling en livre une grande partie par le rail à la verrerie de St-Prex. SBB Cargo se charge du transport depuis le point de collecte jusqu'à la cuve de vitrification (four à verre), soit par le rail, soit par la route. Ainsi, le transport reste toujours d'un seul tenant. Cela crée de la transparence et permet à SBB Cargo de répondre aux souhaits des clients avec une extrême flexibilité. Ponctualité, rentabilité et disponibilité sont donc garanties et, cerise sur le gâteau, l'environnement est préservé. Tout se combine parfaitement – comme un vrai coup de chance.

[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

