

cargo

De la Suisse vers l'Italie. Un service porte à porte, jour après jour. 6

Transport chimique pour une eau pure. ChemOil Logistics livre les stations d'épuration. 10

Venise à pied sec. Ou quand «Mose» met la lagune à l'abri des crues. 12

Postiers sur la route. Pendant 150 ans, des bureaux de poste ambulants ont fait leur travail. 18





Photo de couverture:
Pont sur la Tresa, non loin de la frontière italo-suisse, près de Luino: en Italie du Nord, SBB Cargo offre une nouvelle prestation en assurant un service de livraison porte à porte.

Photo:
trainsphoto.it

Ballast. 4

Un ouvrage illustré sur la jonction ferroviaire de Bâle. Une fête populaire pour Rail 2000.

De la Suisse vers l'Italie: un service porte à porte. 6

En collaboration avec Arienti Trasporti Ferroviari, SBB Cargo lance une nouvelle offre.

Les effets de la politique de transfert route-rail. 9

Carte blanche à Kaspar Wenger, CEO de Holcim (Suisse) SA.

Transport chimique pour une eau pure. 10

ChemOil Logistics SA livre du chlorure de fer aux stations d'épuration.

Venise à pied sec. 12

D'immenses digues en acier pour repousser les crues. Leur transport est un véritable défi.

D'un seul tenant. 14

SBB Cargo et ses trois filiales collaborent pour le compte d'ExxonMobil.

Nouvelles directives. 16

A partir de 2005, de nouvelles directives régiront le transport des marchandises dangereuses.

Postiers sur la route. 18

Pour gagner du temps, le bureau de poste circulait lui aussi – une aventure qui a duré 150 ans.

Forch–Madagascar aller simple. 20

Kurt Schrotberger et son projet ferroviaire d'aide au développement.

Toutes les informations en ligne. 21

Grâce au CIS online, les clients de SBB Cargo n'ont plus besoin de fax.

Un Tessinois en Italie. 22

Roberto Martignoni est directeur de l'agence commerciale en Italie.

Impressum.

cargo 4 | 04. Décembre 2004. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 30 000 exemplaires. **Rédaction** Martin Radtke (responsable), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favo Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», CH-4065 Bâle, téléphone +41 (0)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66. cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

Souhaitez-vous vous abonner gratuitement?

Rien de plus facile: envoyez un e-mail à cargomagazin@sbb.ch ou un fax au +41 (0)512 29 01 01 et vous recevrez *cargo* quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.



Photo: Gian Vaiti

Chère lectrice, Cher lecteur

Le 12 décembre 2004 est une date clé: elle marque l'entrée en vigueur du nouvel horaire, qui induira une augmentation sensible des prestations de transport assurées par SBB Cargo. Nous allons par exemple quadrupler nos prestations en Allemagne, convoyant désormais plus de 16 000 trains par an au lieu des 4000 trains actuels. Nous acheminerons environ cinq fois plus de trains en Italie, soit plus de 10 000 par an au lieu de 2000.

Un tel essor n'est possible que grâce à l'étroite collaboration entre la maison-mère SBB Cargo et ses filiales, unies dans un même effort par-delà les frontières. Cette coopération permet de fournir des prestations logistiques complexes, comme celles que nous assurons pour le groupe pétrolier ExxonMobil et sa filiale Esso Suisse (page 14).

Le changement d'horaire s'accompagne également d'une amélioration sensible de l'offre proposée par la division Voyageurs des CFF. Quelque 12% de trains supplémentaires sont prévus. Par ailleurs, les horaires de tous les trains de marchandises ont été soigneusement examinés et certains tracés revus, afin qu'à l'avenir également, nous puissions vous garantir le haut niveau de qualité et la ponctualité auxquels vous êtes habitués.

Depuis cet automne, une nouvelle plateforme existe pour les transports effectués depuis l'Italie du Nord vers la Suisse et vice versa: les marchandises réceptionnées le jour 1 sont livrées

le jour 3. Mieux encore: grâce à notre étroite collaboration avec les expéditeurs ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA et Magazzini Desio Brianza SpA, nous pouvons livrer en Italie du Nord directement à domicile (page 6).

Le passage à la nouvelle année verra également de nombreux ajustements juridiques. Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2005, de nouvelles directives régiront le transport des marchandises dangereuses. En page 16, vous trouverez des informations relatives au séminaire sur les marchandises dangereuses organisé par notre filiale ChemOil Logistics SA, ainsi que les changements qui vous concernent, en votre qualité d'expéditeur. Ces changements sont importants et ils contribuent en outre à assurer un transport sûr et écologique des marchandises dangereuses.

Je vous souhaite des fêtes sereines et reposantes ainsi qu'une bonne et heureuse année 2005.

Cordialement

Paul Wittenbrink
Responsable Customer Relationship
Management



Photo: Longo Hofer

Le rail tout en douceurs. Un chargement de betteraves en route pour Aarberg.

Mandats d'envergure pour SBB Cargo.

Trois entreprises ont opté pour une collaboration avec SBB Cargo. La société Galliker Transport AG, RAlpin ainsi que les Sucrieries Aarberg et Frauenfeld SA assureront désormais ou poursuivront le transport de leurs marchandises par rail.

RAlpin exploite l'Autoroute roulante entre Fribourg-en-Brigau (Allemagne) et Novare (Italie). SBB Cargo a obtenu le marché de plus de 5000 trains par année sur le parcours Fribourg-en-Brigau-Bâle. En honorant ce mandat, l'entreprise ferroviaire apporte une contribution majeure au transfert du trafic de transit de la route au rail.

Dans le domaine Food Logistics, Galliker Transport AG est l'une des plus grandes entreprises de transport en Suisse. Avec le produit Cargo Domino, SBB Cargo a pu soumettre à ce distributeur de denrées alimentaires une offre taillée sur mesure. Par ailleurs, le siège principal de Galliker, à Altishofen, bénéficie d'un excellent raccordement au réseau horaire de Cargo Express. La phase finale du projet prévoit la circulation quotidienne de six wagons chargés de douze caisses mobiles Cargo Domino d'Altishofen à Boussens, Meyrin, Conthey, Contone, Canobbio et Coire. A partir de ces stations de déchargement, Galliker livre les chaînes discount de commerce alimentaire Jumbo et Carrefour.

Quant aux Sucrieries Aarberg et Frauenfeld SA, elles ont renouvelé pour trois ans leurs contrats de transport. Les betteraves à sucre sont acheminées depuis 120 lieux de chargement éparpillés dans toute la Suisse jusqu'aux deux usines d'Aarberg et de Frauenfeld, où elles sont transformées en sucre brut.

Nouvelle liste de prix pour les prestations complémentaires.

Outre la planification, la coordination et l'exécution de transports, SBB Cargo fournit d'autres prestations complémentaires relatives au rail. Les prix correspondants seront ajustés.

Prestations complémentaires: manœuvres de wagons de marchandises tiers, chargement et déchargement de wagons, dédouanements, etc. La liste de prix, valable dès le 1^{er} janvier 2005, est déjà disponible. ► www.sbbcargo.com/zusatz



«Transit Basel»: photo de couverture.

L'histoire d'une compagnie de chemins de fer étonnante.

En matière de trafic ferroviaire de marchandises, Bâle est un goulot d'étranglement sur l'axe Nord-Sud. Le débat au sujet du développement des voies ferrées dans et autour de la ville sise au coude du Rhin bat son plein. L'ouvrage «Transit Basel», récemment paru, contribue à nourrir la discussion.

«Transit Basel» a pour thème principal le chemin de fer de jonction de Bâle. Cette entreprise germano-suisse fondée en 1869, qui ne possédait en propre ni personnel, ni wagons, ni locomotives, jouissait d'une autonomie juridique, bien que le parcours entre la Gare allemande (Badischer Bahnhof) et la Gare CFF de Bâle ne soit long que de cinq kilomètres. Dans son ouvrage, l'historien Mario König analyse la signification et l'importance du chemin de fer de jonction, des premières esquisses d'un pont sur le Rhin à la configuration actuelle du trafic ferroviaire européen.

«Transit Basel. Die Basler Verbindungsbahn – Nadelöhr im europäischen Schienenverkehr». 127 pages et 63 illustrations (noir et blanc). Le livre est vendu en librairie.

ISBN 3-85616-231-3, Christoph Merian Verlag, 2004, 28 francs, 16 euros.

SBB Cargo à Berlin.

Des membres de la direction de SBB Cargo se sont rendus à la plus importante manifestation pour les spécialistes de la branche, le congrès de logistique allemand à Berlin, où ils ont présenté un exposé et participé à un forum de discussion.

Du 20 au 22 octobre a eu lieu, à Berlin, le 21^e congrès de logistique allemand. 2700 cadres d'importantes entreprises logistiques y ont participé. Paul Wittenbrink, membre de la direction de SBB Cargo, et Bernhard Kunz, Managing Director de Hupac SA, ont présenté un exposé sur la libéralisation du marché européen: solutions logistiques pour l'axe Nord-Sud. Dans le cadre d'un forum de discussion organisé par la revue DVZ (Deutsche Verkehrszeitung), Daniel Nordmann, directeur de SBB Cargo, s'est exprimé au sujet du développement du transport ferroviaire transfrontalier des marchandises.



Photo: Ingo Schmatz

Le stand de SBB Cargo au congrès de logistique allemand 2004.

Photo: SBB Fotoservice



Les clients de demain explorent le rail de demain.

Show ferroviaire grandiose et fête populaire à Olten.

Pour la première et unique fois avant l'entrée en vigueur officielle de Rail 2000 à la mi-décembre, le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist a été ouvert au public le 23 octobre 2004. 50 000 visiteurs venant de la Suisse entière s'y sont rendus et ont assisté également à la démonstration des performances de SBB Cargo.

La présentation de SBB Cargo se voulait moderne et internationale. L'entreprise de transport de marchandises a offert au public un concours sur un parcours de 500 mètres et présenté de nombreuses manifestations sur le transport de marchandises, les avantages de Cargo Domino, sans oublier les spécialités culinaires d'Italie, d'Allemagne et de Suisse. Pour de nombreux visiteurs, le clou de la manifestation fut l'exposition de locomotives et le voyage à bord de la cabine de conduite d'une locomotive de ligne de type Re 482. Les autres divisions CFF ont présenté un spectacle théâtral sur rail, de nouvelles locomotives du Service de l'Équipement et ont fourni des informations sur le thème de la construction et de l'entretien.

Nouvelle brochure, nouveau prospectus.

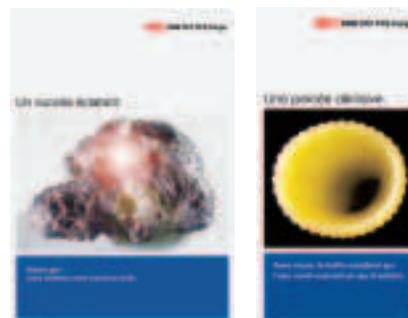
Une brochure et un prospectus présentent en détail deux offres de SBB Cargo: les transports d'acier du nord au sud et le trafic combiné.

A l'appui de l'exemple du Sidmar Arcelor Group, la brochure «Un succès éclatant.» présente les transports de rouleaux d'acier qu'effectue SBB Cargo de Belgique en Italie du Nord. L'entreprise transporte jusqu'à deux fois par jour 1000 tonnes d'acier de Bâle à Desio, près de Milan. Le fret a souvent déjà voyagé cent heures sur le Rhin.

Le prospectus «Une percée décisive.» présente l'offre du «Trafic combiné» et montre les avantages qu'apporte la combinaison des transports par voies routière, ferroviaire et fluviale. SBB Cargo accompagne le fret tout au long du transport et garantit sa livraison ponctuelle au lieu de destination.

La brochure et le prospectus peuvent être commandés gratuitement ou téléchargés sur

► www.sbbcargo.com/publi



Rayon de validité de la nouvelle offre de SBB Cargo.



SBB Cargo lance une offre innovante pour des chargements complets entre la Suisse et l'Italie du Nord. Quotidiennement et pour la quasi-totalité des types de marchandises.

Bonne nouvelle pour les expéditeurs qui cherchent une solution de transport efficace dans le trafic entre la Suisse et l'Italie du Nord. Depuis septembre, ils peuvent expédier des chargements complets de plus de 20 tonnes nettes, grâce à une nouvelle offre de SBB Cargo. De par ses modalités, le service porte à porte

d'un seul tenant, garanti les jours ouvrables, fait figure de pionnier. La fiabilité de sa cadence représente une option intéressante pour les nouveaux clients ainsi que pour les clients fidèles de SBB Cargo. En voici le principe: pour les transports Nord-Sud, SBB Cargo achemine les marchandises jusqu'à Desio, près de Milan, où

elles sont transbordées sur des camions qui les transportent directement vers leur destination finale. Et vice versa pour le trafic Sud-Nord.

Savoir quand la marchandise arrive.

«Grâce à notre offre, les expéditeurs savent avec précision quand la marchandise arrive à



destination. Nous contribuons ainsi à endiguer les griefs des expéditeurs», commente Pieter van den Bold. Agé de 43 ans, le product manager et conseiller logistique de SBB Cargo à Bâle a participé massivement au développement du concept.

Le nouveau service relie 700 gares et complexes de débord, ainsi que 2500 voies de raccordement privées en Suisse, avec l'Italie du Nord. La solution globale innovante de SBB Cargo inclut tous les trajets en provenance et à destination des gares assurés par des camions. Cette tâche incombe à l'entreprise Magazzini

« Les transports d'acier se font essentiellement par le rail. »

Rolando Gmür

Desio Brianza SpA et, depuis peu, à la société ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA, toutes deux domiciliées à Desio. Le parc de véhicules d'Arienti totalise plus de cent véhicules. Sont acceptés tous les types de marchandises pouvant être transbordées entre le rail et la route, sur des plate-formes italiennes, au moyen d'un chariot élévateur ou d'une grue.

La quasi-totalité des types de marchandises.

La gamme englobe des produits en fer et en acier (tubes, acier long, coils), du papier sur palettes ou en rouleaux, des big bags, du bois

Partenaires compétents.

ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA et MDB Magazzini Desio Brianza SpA, les deux partenaires lombards de SBB Cargo, font partie des agents régionaux les plus anciens de leur branche. Spécialisées dans les transports en train et en camion, ces entreprises proposent aussi le transbordement et le stockage de marchandises de toutes sortes.

Dotés d'une voie de raccordement, les entrepôts des deux sociétés couvrent une superficie de plus de 100 000 mètres carré, auxquels s'ajoutent des chambres pour marchandises dangereuses, un port franc pour les marchandises de l'UE ainsi que des bureaux. Les deux entreprises sont équipées de 21 grues roulantes pouvant soulever jusqu'à 32 tonnes, de 26 chariots élévateurs (capacité: jusqu'à 42 tonnes), de 5 locomotives de manœuvre et de 3 balances pouvant supporter jusqu'à 80 tonnes. La société Arienti dispose en outre d'un parc de camions érigé en fonction de la pratique, qui se compose de semi-remorques plats pour des conteneurs, de semi-remorques avec bennes pour des spires métalliques (coils), de camions cube et de camions bâchés ainsi que de camions avec plate-forme élévatrice.



court et du bois long à condition que les dimensions de charge soient compatibles avec le camion ou le chariot élévateur. SBB Cargo achemine aussi des marchandises dangereuses ►

Un contact centralisé.

Le Centre Service Clientèle assume les rôles d'interlocuteur et de conseiller. Les délais de commande sont les suivants: pour les transports de la Suisse vers l'Italie, jusqu'à 8 h la veille du début du transport; pour les marchandises acheminées en sens inverse, jusqu'à 8 h l'avant-veille du départ.

Appels depuis la Suisse: 0800 707 100
Appels depuis l'Europe: 00800 7227 2224



Moins de griefs en cours de route: la voie est libre pour SBB Cargo.



Dédouanement inclus sur demande. SBB Cargo.

Sipro Stahl est de retour.

Sipro Stahl Suisse et SBB Cargo ont coopéré pendant des années. Toutefois, déçue par le trafic ferroviaire, l'entreprise commerciale internationale, spécialisée dans la commercialisation directe de produits en acier long, avait interrompu cette collaboration. La nouvelle offre de SBB Cargo est à l'origine du retour de la société sur le rail. «Malheureusement, notre volume de transport ferroviaire au cours de l'année a pratiquement chuté au niveau zéro», déplore Rolando Gmür (image de droite), membre de la direction et chef de la logistique du groupe Sipro Stahl, Geroldswil. «La cause principale de cet effondrement fut la concurrence acharnée entre les entreprises ferroviaires.» Ce contexte laisse peu de place à la réalisation de projets allant au-delà du transporteur.

«En raison des problèmes chroniques au sud», SBB Cargo a été incapable d'offrir pour 2004 à Sipro des tarifs de transport compétitifs par rapport à la route, pour les transports d'Italie vers la Suisse. Cela incita Sipro à se tourner une nouvelle fois vers la route. Désormais, le vent à tourné: fin septembre, la société a chargé SBB Cargo d'un premier test sur cet itinéraire. Selon Gmür, le transport s'est déroulé comme prévu, malgré quelques problèmes au départ. Il se félicite de voir que la nouvelle plateforme de SBB Cargo à Desio permet d'exaucer les vœux des clients de Sipro. Sipro fait confiance au concept et espère qu'il sera bientôt étendu à l'Allemagne. Car «les transports d'acier», Gmür en est convaincu, «se font essentiellement par le rail».



(liquides) sécurisées dans de solides conteneurs qui sont mis en palettes. Pour pouvoir bénéficier de l'offre standard, l'envoi doit avoir un seul destinataire final et peser au moins 20 tonnes nettes (ou totaliser trente palettes avec des marchandises volumineuses telles que des matériaux isolants, du papier toilette et des conteneurs vides), sans pour autant excéder 500 tonnes nettes. Pour le parcours principal, on utilise des wagons de grande capacité classiques, équipés au besoin de cloisons.

Dédouanement inclus.

«Si les clients le souhaitent, SBB Cargo se charge aussi du dédouanement des exportations et des importations», précise van den Bold. La gestion de tous les composants du service étant d'un seul tenant, le système de tarification et le rythme du trafic sont aussi simples que transparents. Pour les transports allant vers le sud ou le nord – hors week-ends – la règle de base est la suivante: la marchandise est livrée deux jours après avoir été enlevée.

Texte: Wilf Seifert. Photos: Hansjörg Egger, Gian Vaitl, trainsphoto.it. Illustration: John Hollander

Les effets de la **politique de transfert** route-rail.



Kaspar Wenger.

Président du Comité directeur de Holcim (Suisse) SA, filiale suisse du fabricant de matériaux de construction Holcim Ltd. qui opère à l'échelle internationale dans le domaine du ciment, du granulat et du béton. Forte de ses 1300 collaborateurs et de plus de quarante centrales (quatre à ciment et une quarantaine à granulat et béton) réparties dans tout le pays, l'entreprise Holcim (Suisse) SA est le partenaire adéquat et fiable pour les projets de petite et de grande envergure. Présente dans plus de soixante-dix pays du monde, elle produit chaque année environ 120 millions de tonnes de ciment et emploie quelque 50 000 personnes.

L'une des priorités de la politique suisse des transports consiste à renforcer le transfert route-rail. Après avoir fait l'objet d'un vote populaire et d'une loi, le projet devrait se matérialiser grâce aux subventions allouées aux chemins de fer et aux charges fiscales imputées au trafic routier.

Reste à savoir quelles sont aujourd'hui les répercussions économiques de ces mesures. Peuvent-elles agir sur la stratégie logistique d'une entreprise comme Holcim (Suisse) SA? Si oui, comment?

Pour maintenir sa position de leader sur le marché, l'entreprise Holcim doit non seulement offrir à sa clientèle des produits novateurs d'excellente qualité mais aussi des délais de livraison fiables et rapides. Outre la question des coûts, la qualité de service en matière de livraison constitue un critère décisif dans le choix du mode de transport.

La politique des transports conditionne la structure des coûts.

La politique des transports actuellement en vigueur influe principalement sur la structure des coûts logistiques. Suite à l'engagement manifeste de l'entreprise Holcim en faveur de la durabilité et de l'environnement, le trafic ferroviaire fait désormais partie intégrante de notre politique de distribution en dépit des distorsions que provoquent les subventions et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LPRP). Pourtant, la route reste économiquement plus attrayante. L'augmentation des tarifs ferroviaires, la réduction de la gamme de prestations et les diverses lois et prescriptions en vigueur prônent de moins en moins en faveur du rail. Sans compter le manque de flexibilité par rapport à la route.

Notons cependant que les différentes subventions, octroyées notamment pour les tracés de ligne, les voies de raccordement et le transport combiné, interviennent avantageusement dans l'économie du rail. Comment, dans ces conditions, établir un calcul exact des coûts du transport ferroviaire? La difficulté de présenter des améliorations et des gains d'efficacité financièrement rentables plaide en faveur de la route.

Evoluer dans le bon sens.

Le libre accès au réseau ferroviaire («open access») a permis d'aller dans la bonne voie. Aujourd'hui, des trains-blocs peuvent être exploités de manière sensiblement plus rentable sur des liaisons ferroviaires clairement définies. Malheureusement, l'opacité de la structure des coûts mentionnée plus haut compromet la compétitivité du réseau ferré.

Nous sommes convaincus que le potentiel d'optimisation du trafic ferroviaire reste entier. SBB Cargo se doit de l'identifier et de le développer moyennant des mesures appropriées, de façon à ce que l'avantage économique obtenu

« Le libre accès
a permis d'aller dans
la bonne voie. »

Kaspar Wenger

soit répercuté sur le client. Nul doute que le rail connaîtra alors un regain de compétitivité.

La LPRP et autres subventions peuvent certainement contribuer à faire reculer le trafic routier. Mais nous pensons aussi que les ajustements de processus associés à l'optimisation de la transparence augmenteront de manière substantielle l'efficacité et les performances du rail. Notre collaboration constructive avec SBB Cargo nous permet à cet égard d'envisager l'avenir avec sérénité.



Clarté et transparence.

Avec ponctualité et fiabilité, la société ChemOil Logistics SA assure la livraison de chlorure de fer (III) liquide aux stations d'épuration suisses. Cette substance favorise le processus de purification de l'eau potable souillée.

La Suisse est fière de la propreté de ses rivières et de ses lacs. Il n'en a pourtant pas toujours été ainsi: au début du siècle dernier, des substances nocives et des algues infestaient les eaux. Les premières stations d'épuration construites dans les années 50 ne contribuèrent que très peu à améliorer la qualité de l'eau, en particulier celle des lacs, envahie par des colonies d'algues. Eugen Thomas, professeur auprès de l'Institut hydrobiologique de l'Université de Zurich, finit par découvrir la source du problème: un taux de phosphore trop élevé.

«Approximativement, 1 kilogramme de

phosphore nourrit 1 tonne d'algues», explique Willi Delz, responsable des installations d'épuration de Rheinfelden-Magden. On trouve du phosphore dans les engrais, mais aussi dans de nombreuses denrées alimentaires telles que la bière. La station d'épuration de Rheinfelden, qui traite les eaux usées d'un grand producteur de bière, a donc besoin d'une quantité importante de chlorure de fer (III) liquide. C'est pourquoi une fois par mois, Willi Delz commande de quoi remplir le réservoir. Il ne s'adresse pas au producteur, la société Tessenderlo Group, mais passe directement par l'entreprise logistique respon-

sable, à savoir ChemOil Logistics, une filiale de SBB Cargo.

De longues distances en train.

Tessenderlo Group et ChemOil Logistics collaborent depuis plusieurs années. Jusqu'à présent, ChemOil coordonnait la distribution précise depuis Rekingen (Argovie). En dépit du transfert de la production à l'étranger, les clients suisses continueront à être approvisionnés en toute fiabilité. Les spécialistes logistiques de ChemOil ont perfectionné le concept actuel et sont parvenus à s'imposer lors de l'appel d'offres

lancé à l'échelle internationale. Le nouveau contrat liant Tessenderlo Group et ChemOil Logistics a été prolongé en août 2004; il prévoit une collaboration sur plusieurs années.

Le chlorure de fer (III) est produit dans les usines de Tessenderlo Group à Loos, en France, ainsi qu'à Tessenderlo, en Belgique. L'entreprise logistique organise le préacheminement en camion vers Anvers, le transbordement sur les wagons et l'importation en Suisse. Pour le transport, le chlorure de fer (III) liquide est mélangé

« Le système est simple, efficace et ne se trompe jamais. »

Willi Delz

à une solution d'acide chlorhydrique. Les conteneurs-citernes ont été spécialement adaptés à ce contenu corrosif et leur surface intérieure a été tapissée d'un gommage «Chemoline». Dorénavant, seize citernes seront utilisées au lieu des six actuelles, chacune d'entre elles ayant une capacité de 27 tonnes.

Le chauffeur imprime le bon de livraison.

Les trains chargés des citernes sont acheminés vers l'une des trois plates-formes de transbordement – Bâle, Rekingen ou Chavornay. Les citernes sont ensuite transbordées sur des poids lourds du transporteur Indermühle SA, à Zurzach. Pratiquement aucune station d'épuration ne disposant d'une voie de raccordement, les trajets depuis la gare s'effectuent en camion. En accord avec le transporteur, ChemOil assure la coordination des quantités commandées et des lieux de déchargement. Les camions sont dotés d'un dispositif de pesage tout spécialement élaboré. Chaque station d'épuration reçoit

ainsi l'exacte quantité commandée. En outre, le dispositif enregistre le volume de marchandises déchargé dans chacune des stations. «Aussitôt après avoir déchargé, le chauffeur du camion imprime le bon de livraison», déclare le responsable d'installation Willi Delz. Les données sont ensuite transmises à un ordinateur central; elles constituent la base indispensable à la facturation. Selon Delz, le système a fait ses preuves: «Il est simple, efficace et ne se trompe jamais.»

Par ailleurs, ChemOil livre toujours davantage de stations d'épuration en Suisse orientale, dans les Grisons et au sud de l'Allemagne. «Grâce à l'augmentation du volume de transport, nous pouvons mieux planifier chaque livraison», explique Antonio Di Vita qui organise les transports au sein de ChemOil Logistics.



Sus au phosphore.

Les techniciens des stations d'épuration ont besoin d'environ 7 kilogrammes de solution de chlorure de fer (III) pour éliminer 1 kilogramme de phosphore des eaux usées. Lorsque l'on verse du chlorure de fer dans les eaux usées, le fer dissous se lie au phosphore. «Les deux substances s'attirent comme des aimants», explique Willi Delz. Il se forme de petits flocons qui, parce qu'ils sont plus lourds que l'eau, se déposent au fond. Un dispositif de vidange récolte la boue qui est ensuite éliminée. Avec le chlorure de fer (III), les stations d'épuration sont en mesure de ramener la teneur de l'eau en phosphore de 10 milligrammes par litre d'eau à 0,8–0,2 milligramme par litre.

Texte: Kerstin Müller. Photos: Sandra Indermühle, Brand X



Du wagon au camion: transbordement d'une citerne de chlorure de fer.

La NLFA augmente la productivité du trafic de marchandises.

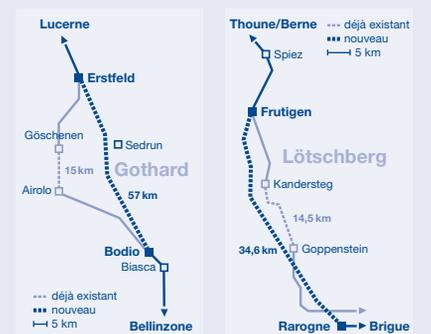
Dès 2016, la NLFA accroîtra fortement la productivité du trafic ferroviaire transalpin. Telle est la conclusion d'une étude menée par SBB Cargo.

Grâce aux nouveaux tunnels de base du Gothard et du Ceneri, les entreprises ferroviaires de transport de marchandises pourront augmenter leur productivité de 20 à 25%. Cette amélioration, qui générera pour le rail des avantages face à la route, a trois raisons principales.

Le tunnel de base du Gothard permettra de raccourcir de 32 kilomètres de train le trajet entre les cantons d'Uri et du Tessin. En outre, le tracé du tunnel de base du Gothard se situant à une altitude de 500 mètres sans pente notable, on pourra renoncer à la traction spécifique pour la montagne. Enfin, grâce au tunnel de base, les trains de marchandises gagneront 75 à 90 minutes dans leur traversée de la Suisse.

Faible hausse de la productivité au Lötschberg.

Au Lötschberg, l'augmentation de la productivité sera moindre (5 à 8%). En effet, le parcours du Simplon a une pente de 25‰ entre Domodossola et Brigue et ce tronçon détermine la traction ultérieure. Dans le sens nord-sud également, il sera en principe nécessaire de recourir à la traction multiple entre Thoune et Frutigen. L'ouverture du nouveau tunnel de base du Lötschberg est prévue pour 2008.





Venise à pied sec.

A partir de 2011, d'énormes modules d'acier protégeront la ville de Venise des flots de l'Adriatique. Des milliers de palplanches sont nécessaires à cet effet. Elles sont fabriquées en Allemagne et transportées par navigation fluviale et par rail à destination de Venise.

Peter Vrancken, capitaine et batelier, range son bateau Lutin II le long du quai de la Birs Terminal SA. Son bateau aura mis quatre-vingt heures pour remonter le Rhin de Dortmund, le lieu de chargement, jusqu'à Bâle-Birsfelden. Le Lutin II est déjà attendu, alors que le soleil n'est pas encore levé en ce jour d'automne. Emmitoufflé dans son lourd manteau qui le protège contre un froid glacial, Theo Blecker se réjouit d'accueillir

le bateau. En réalité, il pourrait jouir de sa retraite depuis bien longtemps déjà. Mais sa passion pour les transports ne lui laisse aucun répit. Dès qu'une nouvelle livraison arrive, il est à pied d'œuvre: «Depuis que Venise a commencé la construction du rideau protecteur, il y a maintenant un an, je m'occupe de l'organisation du transport des palplanches», déclare-t-il.

Plusieurs fois par an, la ville est inondée par

la marée haute, l'aqua alta, comme disent les Vénitiens. Le niveau de la mer qui s'élève inexorablement et les bâtiments qui s'affaissent peu à peu ne laissent guère présager un avenir bien sec pour Venise. En fait, ce gigantesque projet de barrage en acier du nom de Mose est censé préserver la ville de l'effondrement. Les palplanches de la maison Hoesch AG de Dortmund sont utilisées à différents endroits de la ville et dans



Station intermédiaire: port rhénan de Bâle.

d'autres projets également. Une partie des palplanches sert à protéger directement des édifices individuels. Les autres sont utilisées pour la construction d'une écluse destinée aux navires de mer (bateaux à passagers et à marchandises). Ces écluses sont une condition nécessaire pour les travaux successifs du projet Mose. Une fois le projet terminé, elles permettront aux bateaux d'accéder aux ports de la lagune.

Huit heures pour 602 palplanches.

Le capitaine Peter Vrancken fixe une échelle entre le bateau et le mur de quai. Theo Blecker monte prestement à bord du Lutin II où les deux spécialistes du transport de marchandises discutent la manière de procéder. Le chargement se compose de 602 palplanches d'une vingtaine de mètres qui sont fabriquées par Hoesch AG.

Theo Blecker informe le capitaine: «Il faudra compter environ huit heures pour le déchargement.» Peu après, une grue commence à transborder les faisceaux d'acier du bateau sur les wagons préparés à cet effet. Les palplanches sont de nouveau empilées au fur et à mesure du transbordement effectué à Birsfelden. De cette manière, les wagons réceptionnés à Venise pourront être déchargés en seulement deux opérations. «Cela permet au destinataire d'économiser du temps et de l'argent», observe Theo Blecker.

«Nous, les employés de Birs Terminal, nous sommes contents d'avoir trouvé, après de longs mois de préparation, une possibilité de transporter les palplanches d'abord par navigation fluviale puis par rail jusqu'à Venise, avec la collaboration du producteur et de SBB Cargo», déclare Theo Blecker en riant. Il reprend très vite un air sérieux et ajoute: «Mais nous étions et restons toujours en concurrence avec la navigation maritime.»

Perfectionnements logistiques.

Les palplanches de 19,8 mètres de long sont à présent transbordées sur les quatorze wagons, qui tous mesurent à peine plus de 18 mètres. Les pièces en acier dépassent la longueur des wagons, ce qui a obligé SBB Cargo à placer un wagon court et vide entre deux longs wagons chargés. «Pour le transport des palplanches, il importe d'observer trois points», explique Armin

Bischof, le responsable des transports d'acier chez SBB Cargo. «D'abord, nous devons compter trois wagons pour deux chargements. Cela signifie que nous devons veiller à ce que les trains ne soient ni trop longs ni trop lourds pour nos homologues italiens qui prennent en charge le train à partir de Chiasso.» Un autre défi à relever: la pente du Gothard. Et enfin, il est indispensable d'observer un espace d'environ 40 centimètres entre le plancher du wagon et les palplanches arrimées. Les faisceaux de palplanches doivent reposer sur des poutres en bois. «Faute de quoi, les wagons risquent de s'embrocher au Gothard», précise Armin Bischof.

A quatre heures de l'après-midi, le chargement de Lutin II est transbordé et prêt à être acheminé vers l'Italie. Demain matin, après un

« Mais nous étions et restons toujours en concurrence avec la navigation maritime. »

Theo Blecker

voyage de cinq heures, les palplanches arriveront à Chiasso où les collègues de Trenitalia prendront en charge le train qu'ils conduiront dès lors à destination de Venise-Mestre. Les palplanches seront ensuite transbordées sur des bateaux de transport et conduites aux plate-formes de construction flottantes appelées pontons. C'est là que les spécialistes enfoncent les palplanches au millimètre près dans le sol.

Après le déchargement à Birsfelden, le capitaine Vrancken a aussitôt repris le chemin du

retour. Plus loin, en aval, il fera le plein de carburant et d'eau potable et reprendra un chargement. Mais il sait d'ores et déjà qu'il reverra Theo Blecker sous peu: en effet, le prochain chargement de palplanches est déjà commandé.

Un barrage en acier pour contrecarrer la marée haute.

Le projet titanesque d'un barrage en acier est censé préserver Venise de l'effondrement à partir de 2011. Mose, acronyme du module pilote «Module sperimentale elettromeccanico», comprend 78 éléments de construction d'environ 20 mètres de haut et pouvant atteindre une largeur de 28 mètres. Le nom fait de toute évidence allusion à Moïse qui aida son peuple à traverser la Mer Rouge à pied sec. Les éléments sont fixés dans le fond marin à trois passes de la lagune. Dans des conditions habituelles, les modules reposent sur le fond et sont remplis d'eau. Quand l'eau dépasse le niveau normal de plus de 110 centimètres, les tanks sont remplis d'air. Les parois en acier alors se redressent et empêchent l'eau de pénétrer dans la ville. Le projet est soutenu par l'Unesco.

L'idée de construire une digue mobile est née dans les années soixante. A cette époque, une marée plus haute que les autres avait gravement endommagé la ville de Venise. En septembre 2002, après de longues années de discussion sur le sens et la faisabilité d'un tel projet, le feu vert fut enfin donné à Mose. Les travaux ont commencé en mai 2003. Les coûts sont estimés à 6 milliards d'euros.

Texte: Kerstin Müller. Photos: Hansjörg Egger



Chantier de la digue face à l'île La Giudecca, à Venise. A l'arrière-plan, la Place Saint Marc.



D'un seul tenant.

La maison-mère et trois filiales collaborent pour la première fois aux transports d'un client pétrolier: ChemOil Logistics SA, SBB Cargo Italia, SBB Cargo Deutschland et la maison-mère SBB Cargo.

Le 6 octobre, SBB Cargo et la filiale ChemOil Logistics ont ouvert un nouveau chapitre de l'histoire de l'entreprise. Sur ordre d'Esso Suisse, SBB Cargo a pour la première fois conduit sous son entière responsabilité un train de quinze wagons citernes chargés de 900 tonnes de fuel, de l'Italie du Nord à Glattbrugg près de Zurich.

Avant la libéralisation du trafic ferroviaire européen de marchandises, de tels transports ne pouvaient être exécutés qu'en collaboration avec d'autres entreprises. SBB Cargo dispose d'une autorisation pour le transport de marchan-

dises dangereuses en Italie. Cela permet à l'entreprise suisse d'effectuer également des transports transfrontaliers de marchandises dangereuses d'un seul tenant, en association désormais avec SBB Cargo Italia et SBB Cargo Deutschland.

Combustibles et carburants pour la Suisse.

Le train réservé à Esso Suisse, une filiale du groupe pétrolier ExxonMobil, provenait de la raffinerie de celui-ci, installée à Trecate, près de Milan. La raffinerie importe du pétrole brut par le

port de Gênes avant de le transformer en combustibles et en carburants. Le train devait desservir la citerne de Rümlang AG ainsi que l'installation de réapprovisionnement en combustible de sous-sol de l'aéroport de Zurich.

Le chargement liquide est transvasé à la pompe et stocké dans des tanks, dans l'aire de l'exploitation commune des destinataires. Par la suite, il est livré au moyen de camions-citernes aux consommateurs finaux ou aux stations-service. La responsabilité globale de ce projet Esso est confiée à ChemOil Logistics SA. A

l'avenir, SBB Cargo conduira régulièrement des trains chargés de combustibles et de carburants de Trecate en Suisse, et ce pour le compte d'Esso Suisse.

La confiance personnelle prime.

«Notre tâche essentielle consiste à approvisionner la Suisse à moindres coûts en combustibles et en carburants. Nous sommes par conséquent très heureux que le transport de nos produits soit dorénavant pris en charge uniquement par SBB Cargo. D'autant plus qu'un climat de confiance s'est installé entre les collaborateurs de SBB Cargo et de ChemOil Logistics et nous-

«**Notre tâche essentielle consiste à approvisionner la Suisse à moindres coûts en combustibles et en carburants.**»

Gino Damiano

mêmes», explique Gino Damiano, responsable du département Supply & Transportation d'Esso Suisse.

Jusqu'à présent, le déroulement du transport n'aurait pas été satisfaisant en termes de qualité, notamment pour des problèmes de coordination entre les entreprises ferroviaires. La nou-



Un transport raffiné pour des marchandises raffinées.

velle constellation aurait aussitôt permis d'améliorer la situation. Si SBB Cargo et ChemOil Logistics maintiennent la qualité de leurs services et leur flexibilité, Esso serait «disposée à augmenter la quantité transportée et les activités communes», prévoit Damiano.

La maison-mère et ses trois filiales.

Un projet plus exigeant encore sur le plan logistique réunit depuis plus de deux ans ExxonMobil Belgique, ChemOil Logistics et SBB Cargo. A savoir le transport de benzène, un résidu de raffinage, de Trecate à Mannheim. Deux trains circulent toutes les semaines avec douze wagons citernes chacun. Le contenu de ces wagons est en un premier temps transvasé à la pompe et stocké à Mannheim. Dès que la quantité requise est réunie, un bateau-citerne de navigation intérieure spécialement affrété à cet effet prend en charge le benzène et le transporte à la raffinerie ExxonMobil de Rotterdam, où il est transformé en de nouveaux produits intermédiaires. «Toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement ont été conçues et mises en œuvre par nos spécialistes», précise Severin Plüss, responsable des ventes et du marketing de ChemOil Logistics. «Ce transport revêt une grande importance symbolique pour SBB Cargo: c'est la première fois qu'un tel transport transfrontalier est effectué par la maison-mère en Suisse et ses deux filiales en Italie et en Allemagne, le tout étant coordonné par la troisième filiale, ChemOil Logistics.» Selon Plüss, la traction continue de SBB Cargo contribue nota-

blement à une augmentation de la ponctualité, de la fiabilité et de la flexibilité.

A propos de flexibilité: le train à destination de Glattbrugg était initialement prévu pour Vernier, près de Genève. Sur demande du client, ChemOil Logistics a transféré le tracé en Suisse alémanique au dernier moment. «De telles opérations éclair ne peuvent réussir qu'au sein d'une excellente équipe, comme celle de la famille SBB Cargo», ajoute Plüss.



Gino Damiano, Esso Suisse.

ChemOil Logistics SA.

La société a été fondée en 1999. Son siège est à Bâle. Ses 25 collaborateurs sont spécialisés dans le développement, l'organisation et la mise en œuvre de processus relatifs à la logistique du transport pour les produits chimiques, pétroliers et les gaz liquides. Son point fort: les programmes de transport par rail.

Texte: Wilf Seifert. Photos: Hansjörg Egger, trainsphoto.it. Graphisme: Favo



Des transports en toute sécurité et à prix avantageux: SBB Cargo et ses filiales voyagent sur ordre d'ExxonMobil.

Nouvelles tions pour de marchan dangereuse



Hans Schwab, responsable de l'équipe mobile marchandises dangereuses des CFF.

Les prescriptions relatives au dangereuses changeront le 1^{er} nouvelautés, qui concernent ég été présentées par ChemOil L sur les marchandises dangere

L'objectif des directives régissant le transport des marchandises dangereuses est d'en garantir la sécurité, dans le respect des normes écologiques. La réglementation assigne des responsabilités claires à chaque intervenant du transport. Les principaux protagonistes en sont l'expéditeur, le transporteur – par exemple une entreprise ferroviaire de transport de marchandises – et le destinataire. Viennent ensuite le remplisseur et le chargeur. «Les de-

prescrip- le transport dise S.



**transport de marchandises
janvier 2005. Les principales
alement les expéditeurs, ont
ogistics SA lors de la conférence
uses.**

voirs sont répartis de façon très précise», a expliqué Hans Schwab, responsable de l'équipe mobile marchandises dangereuses de CFF Infrastructure, lors de la conférence sur les marchandises dangereuses qui s'est tenue au mois d'octobre à Rheinfelden. Puis: «Chacun doit assumer les devoirs qui lui incombent, afin que le prochain intervenant de la chaîne de transport puisse remplir les siens.» Ceci implique une organisation interne efficace et des compétences

clairement définies pour les préposés aux marchandises dangereuses. Tous ces principes sont stipulés dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

La législation relative aux marchandises dangereuses sera perfectionnée début 2005. Le but essentiel des modifications est d'harmoniser les données figurant sur les documents de transport. «A l'avenir, les équipes de sauvetage devront disposer des mêmes informations partout et être à même de les comprendre», a déclaré

«**Chacun doit assumer les devoirs qui lui incombent, afin que le prochain intervenant de la chaîne de transport puisse remplir les siens.**»

Hans Schwab

Schwab. C'est pourquoi dorénavant, les mêmes documents seront en vigueur – que les marchandises dangereuses soient transportées par route ou par rail.

Selon Hans Schwab, deux conditions sont incontournables pour optimiser la sécurité du transport des marchandises dangereuses. «D'une part les exigences techniques, telles que l'utilisation de wagons dotés d'amortisseurs anti crash. D'autre part la composante organisationnelle, qui impose des améliorations au niveau de la formation, du bordereau de transport et de la sécurité», a-t-il précisé.

Contrôles réciproques.

Klaus Hill, préposé aux marchandises dangereuses chez SBB Cargo, a présenté les examens auxquels procède SBB Cargo lors de la réception de wagons chargés de marchandises dangereuses. «L'expéditeur et le transporteur sont tenus d'effectuer des contrôles dans les deux sens, afin de pouvoir impérativement déceler d'éventuelles déficiences en cours de transport et les pallier à temps», a-t-il expliqué. Il incombe ainsi au remplisseur de veiller à ce que la citerne et l'équipement soient dans un état irréprochable en termes techniques. Sur la répartition des rôles: «En tant que transporteur, nous vérifions que la citerne ne présente aucun dommage apparent.»

Lors de ces examens, il est important de disposer d'une documentation adéquate. Le législateur l'exige. Si, lors d'un transport, on décèle une déficience – par exemple un panneau de mise en garde qui n'est plus entièrement lisible –, SBB Cargo en informe le client. De telles indications montrent bien que les examens effec-

tués par le transporteur sont efficaces. «Selon notre système qualité, ce n'est qu'après avoir été informés par le client du règlement du problème que nous pouvons achever le processus», a ajouté Klaus Hill.

Exigences futures.

Voici un éventail des prescriptions modifiées relatives au transport international de marchandises dangereuses par rail (RID) qui sont importantes pour l'expéditeur:

- Les nouvelles directives entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Jusqu'au 30 juin 2005, une période transitoire est prévue; le cas échéant, les documents de transport devront cependant signaler le recours aux anciennes prescriptions.
- Seules les fiches de danger dotées de numéros seront autorisées. Les anciennes fiches de danger sans numéro dans le coin inférieur ne seront plus valables.
- Les préposés aux marchandises dangereuses devront vérifier que l'entreprise dispose d'un plan de sécurité.
- Des mesures régissant la sécurité (Security) du transport de marchandises dangereuses seront introduites.
- Le tableau des marchandises dangereuses a été complété et des erreurs ont été corrigées.
- Un règlement simplifié régira désormais les dimensions des emballages pour les «Limited Quantities».
- Jusqu'ici, seuls l'allemand et le français étaient autorisés dans les documents de transport; dorénavant, l'anglais sera également admis.
- Les wagons citernes, les conteneurs, etc., vides devront être déclarés dans les documents de transport, de la même manière que lors d'un transport «pleine charge».
- Si le code de la citerne est déjà indiqué, l'inscription du chargement n'est plus obligatoire pour les wagons citernes et les conteneurs, pour autant qu'une utilisation autre soit autorisée.
- En outre, il faudra dorénavant indiquer à l'extérieur de ces citernes les prescriptions spéciales applicables TC, TE et TA. Ces codes fournissent des renseignements sur la structure de la citerne (par exemple sur une isolation thermique particulière). Les directives transitoires pourront être appliquées jusqu'en 2010.

Nouveau guide en matière de sécurité.

Dans le domaine de la sécurité (Security), le groupe de travail responsable – à savoir des représentants des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires – a développé un guide en collaboration avec les autorités de surveillance. Celui-ci traite notamment des mesures de sécurité adéquates, de l'éclairage approprié en cas de remisage temporaire de marchandises dangereuses dans un terminal, de dispositifs, d'équipements ou de systèmes anti vol pour protéger les trains, les wagons ou leur chargement, etc.

Le guide sera disponible dès mi-décembre sous:

- ▶ www.astag.ch
- ▶ www.sgci.ch

Texte: Martin Radtke. Photo: Tobias Sutter



Du bureau de **poste ambulant** au wagon postal.

Après 150 ans de bons et loyaux services, le glas a sonné début août pour les ambulants postaux accompagnés. Leur histoire est celle d'un début mouvementé suivi d'années florissantes puis d'un déclin progressif. Mais, la Poste n'abandonne pas pour autant le rail.

En 1847, la première liaison ferroviaire suisse mise en service entre Zurich et Baden avec le «chemin de fer des petits pains espagnols» («Spanisch-Brötli-Bahn») marque aussi pour la Poste l'avènement d'une ère nouvelle. Comme les voyageurs, les lettres et les colis passent de la diligence postale au tout nouveau moyen de transport que constitue le train. L'administration des postes de Zurich conclut alors un accord avec les Chemins de fer du Nord-Est (NOB) qui

exploitent la ligne Zurich–Baden. Moyennant une indemnité annuelle de 1600 francs, la compagnie NOB s'engage à acheminer une fois par jour dans les deux directions trois demi-quintaux de courrier et de colis postaux en chargeant un «contrôleur» de la surveillance du fourgon à bagages.

A cette époque, l'Angleterre fait figure de pionnière. Depuis 1838, des bureaux de poste ambulants y circulent déjà. Les Anglais ont compris depuis longtemps qu'en traitant les envois

pendant le trajet, ils réalisaient une économie de temps substantielle. C'est ainsi que l'Angleterre devient le berceau des ambulants postaux. La Suisse attend 1857 pour mettre en service la première voiture postale sur la ligne Zurich–Brugg. Spécialement construite pour le tri du courrier pendant le parcours, elle est équipée d'un local pour les colis de détail, d'un compartiment pour les sacs postaux et d'un bureau. Les 24 premiers ambulants postaux sont encore pro-

priété des compagnies ferroviaires. En 1866, la Poste les rachète pour les exploiter en tant que wagons privés. L'ère des ambulants postaux ne connaîtra pas d'autres rapports de propriété.

Danger nocturne.

Bien que les wagons postaux circulant de jour constituent un outil de travail moderne et réduisent considérablement les délais de livraison, la Poste ne tarde pas à vouloir introduire des trains de nuit. Pendant des années les chemins de fer s'y opposent; sans doute craignent-ils les dangers inhérents à l'obscurité, comme ce tragique accident du bateau à vapeur qui sombre une nuit au fond du lac de Walen. Il faut attendre l'ouverture de la ligne du Gothard en 1882 pour voir circuler les premiers trains de nuit. Ce n'est qu'en 1888 que la liaison nocturne est établie entre Zurich et Berne. Les employés des ambulants postaux travaillent à la lueur d'une bougie ou sous le faible faisceau d'une lampe à pétrole ou à gaz. L'introduction du courant électrique en 1891 constitue donc une avancée capitale.

« Les chemins de fer s'opposaient aux trains de nuit: ils craignaient les dangers inhérents à l'obscurité. »

Apogée et déclin.

Le système des ambulants, toujours installés à bord des trains de voyageurs et non des trains de marchandises, ne cesse de se développer au rythme de l'expansion du réseau ferré. Il atteint son apogée au 20^e siècle dans les années 60: entre 1962 et 1964, la Poste compte 650 employés ambulants. Chaque jour ouvré, pas moins de 1130 wagons postaux accompagnés, équipés le plus souvent d'un service de tri à bord, et 300 autres non accompagnés, sillonnent le réseau

ferré suisse. 1964 annonce pourtant le déclin: avec l'introduction des numéros postaux d'acheminement apparaît le triage automatique du courrier. Peu à peu, le traitement des centres de courrier détrône celui des wagons postaux. Avec la distribution de l'après-midi, le nombre d'ambulants postaux ne cesse de baisser. La Poste ne compte plus que 42 courriers par jour circulant principalement sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest. Dans ces convois nocturnes ou matinaux, il s'agit essentiellement de trier les journaux ainsi que les lettres en courrier A retardées ou mal dirigées, de façon à assurer leur distribution dans la journée. Le système a fait ses preuves, mais il n'a pas eu d'autre choix l'été dernier que de tirer sa révérence devant une logistique plus moderne, notamment pour des raisons de coûts. Seuls les ambulants postaux des liaisons Berne-Brigue/Brigue-Berne et Coire-Klosters restent en circulation jusqu'à nouvel ordre, aucune autre solution n'étant encore envisageable sur ces tronçons.

Poursuite de la collaboration.

Si cette décision signe la mise hors service des 42 ambulants postaux en circulation depuis 150 ans, il n'en reste pas moins que la collaboration se poursuit entre les chemins de fer et la Poste. Au printemps dernier, l'entreprise SBB Cargo s'est imposée face à ses concurrents en remportant un appel d'offres de la Poste qui lui confie l'intégralité des prestations ferroviaires pour les deux prochaines années. Forte de cette réussite, SBB Cargo continuera donc de travailler pour le compte de son tout premier client suisse en acheminant chaque jour quatre-vingt-dix trains complets de courriers et de colis entre les différents centres de traitement. Outre le bon rapport prix/prestation, la collaboration parfaitement rôdée entre les CFF et la Poste a probablement été un atout décisif selon la devise: on ne change pas une équipe qui gagne.

Texte: Ursula Homberger. Photos: Alain D. Boillat, Musée de la Communication



Collaboration même sans les ambulants postaux: on ne change pas une équipe qui gagne.

Nouveau site Internet www.sbbcargo.com

Le site Internet de SBB Cargo a fait peau neuve et permet désormais d'accéder à plus d'informations.

Outre les informations habituelles sur nos produits et nos services, vous y trouvez à présent des informations sur les sociétés nationales en Italie (SBB Cargo Italia) et en Allemagne (SBB Cargo Deutschland). Toutes les pages peuvent être consultées via la colonne de gauche de la navigation principale. Certains services placés dans la colonne de droite offrent un accès direct aux favoris. Le système d'information de Cargo (CIS) peut ainsi être activé via CIS online par simple click à partir d'une page quelconque (voir page 21).

Product Finder et Visites guidées.

Le site comporte également deux nouveaux outils qui donnent un bref aperçu des prestations et des services de SBB Cargo. Sur Product Finder les clients existants ainsi que les nouveaux clients sont rapidement informés sur la disponibilité des produits de SBB Cargo convenant à leurs besoins en matière de transport. Sur Visites guidées SBB Cargo fournit des renseignements sur le déroulement d'un transport ou sur les possibilités offertes par le CIS.

D'autres améliorations ont été appliquées: chaque page peut notamment être imprimée facilement et sans nuisances typographiques à partir de la fonction «imprimer». La fonction «contact» qui dans chaque site est située au même endroit permet d'entrer en contact avec SBB Cargo de manière simple et rapide. La fonction «aide» offre une recherche textuelle effectuée dans toutes les pages.

Des fonctions supplémentaires seront activées dans les semaines à venir.

► www.sbbcargo.com



Un aller simple Forch–Antananarivo!

Autrefois, Kurt Schrotberger était chef des travaux aux CFF. Aujourd’hui, sa retraite lui sert pour aider les chemins de fer africains à se remettre sur les rails avec du matériel suisse.

Alors que d’autres cheminots retraités collectionnent les modèles réduits, Kurt Schrotberger est à la recherche de trains grandeur nature. Au début de l’année, il reçoit un appel de la Forchbahn: est-il intéressé par d’anciennes automotrices à voie étroite? Après mûre réflexion, Kurt Schrotberger accepte l’offre. Les automotrices s’ébranlent une dernière fois à travers la ville de Zurich avant d’être transportées à Bâle par SBB Cargo. D’abord chargés sur un bateau de navigation intérieure, les wagons rouges et blancs seront ensuite transbordés à Anvers sur un navire qui les acheminera jusqu’à Madagascar, où ils reprendront du service sur le réseau de chemin de fer à voie étroite. Si tout se déroule comme prévu, ils rouleront dès Noël sur les lignes du RER d’Antananarivo, capitale de la République de Madagascar.

En 1998, les CFF enregistrent une demande de vieux matériel ferroviaire pour Madagascar.

«Mon intérêt pour les pays étrangers m’a valu d’hériter de ce genre de requête.» A l’époque, Kurt Schrotberger, chef de la région des travaux de Berne, a déjà prêté main-forte avec des conseils et du personnel aux Chemins de fer tanzaniens et travaillé quelques mois en Afrique du Sud, puis plusieurs années pour le compte des CFF à l’Institut de recherche de l’Union internationale des Chemins de fer d’Utrecht.

Perfectionnement contre perfectionnisme.

L’aventure commence par un projet d’aide au développement pour promouvoir l’agriculture du sud de Madagascar. Les responsables du projet réalisent qu’il ne suffit pas pour les paysans d’augmenter les récoltes, mais qu’il faut aussi les acheminer vers les marchés. La ligne FCE (Chemin de Fer Fianarantsoa–Côte Est),

construite du temps de la colonisation française, est encore en service. Son état est certes précaire mais: «En adaptant la vitesse, on peut tout à fait rouler sur des rails centenaires», affirme Kurt Schrotberger. Naturellement, il arrive qu’un wagon déraile.

«Il nous a fallu plusieurs voyages pour savoir exactement comment couper les rails et les charger dans les conteneurs, de façon à ce qu’à Madagascar ils puissent être reconstitués avec le matériel disponible.» Deux ouvriers de la voie ont accompagné les anciens rails des CFF vers l’île de Madagascar. Pour eux, il s’agissait d’un perfectionnement d’un genre particulier. «Aux CFF, le côté perfectionniste de mon personnel m’a parfois posé problème», avoue Kurt Schrotberger. «A force de penser machines, nous en oublions nos mains.» A Madagascar, ses ouvriers ont appris à faire avec les moyens du bord,

à monter les rails manuellement et à remettre des wagons déraillés sur les voies sans machine hydraulique. On dispose sous les roues sorties des rails une petite rampe sur laquelle on roule ensuite pour se replacer dans la glissière. Deux ou trois heures plus tard, le train peut repartir.

De la machine à écrire à la locomotive.

Aujourd'hui retraité, Kurt Schrotberger est responsable de la sélection des dons dans le cadre du projet qui lui est confié en binôme en tant que spécialiste. Les premiers temps, il n'était question que de rails. Mais, rapidement, la demande s'est étendue à tout ce qui touche de près ou de loin à l'exploitation ferroviaire, «de la machine à écrire au matériel roulant».

La Forchbahn a eu vent du projet. Le temps est aux wagons à plancher surbaissé, et elle se réjouit d'avoir trouvé reprenneur pour ses vieilles

« A force de penser machines, nous en oublions nos mains. »

Kurt Schrotberger

automotrices. Cette fois, l'heureux acquéreur n'est pas la FCE mais Antananarivo: la capitale du nord du pays requiert un nouveau système de transport. A l'occasion d'un séjour en Allemagne, le maire de la commune s'est rendu à Zurich pour accepter personnellement le don avant que celui-ci ne prenne la mer, direction Madagascar.

Kurt Schrotberger, pour sa part, n'est jamais allé sur l'île. «Mon rôle consiste à trouver du matériel en Suisse. Du temps des CFF, j'envoyais des ouvriers de la voie travailler sur place. Chacun son métier: je suis ingénieur et je ne sais pas actionner les machines. J'aurais des scrupules à partir pour Madagascar alors que je ne pourrais pas y être d'une grande utilité.»



Pendant sa formation d'ingénieur du bâtiment à l'EPF de Zurich, **Kurt Schrotberger** (61 ans) travaille déjà pour les Chemins de fer comme vendeur de boissons et de sandwiches. De 1968 à 2001, il est employé par les CFF où il termine sa carrière aux postes de chef de la région des travaux de Berne et de chef d'équipe Voies ferrées/Géomatique (département Gestion des installations). Il suspend son engagement pendant deux ans (1970/71) pour partir travailler à Johannesburg pour le compte des Chemins de fer sud-africains. Aujourd'hui, il profite de sa retraite pour organiser des voyages... du style safaris ferroviaires!

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister

Centre de commutation numérique.



Photo: Michael Blum

La remise du mandat, l'envoi de la marchandise, la réception de la facture: tout se fait par voie électronique.

Le système d'information de SBB Cargo, le CIS, simplifie la procédure d'un transport, tant pour le mandataire que pour le donneur d'ordres.

Supposons qu'un client veuille envoyer de la marchandise. Et ce, à l'étranger. Par exemple d'Allemagne en Italie. Notre client fictif est installé dans son bureau équipé de tout le nécessaire: le téléphone, le fax, des stylos, des crayons et des gommes. Mais ni le récepteur téléphonique ni le papier ne l'inspirent. Ce qu'il souhaite, c'est se servir uniquement de son clavier d'ordinateur et de la souris.

Rien ne l'en empêche grâce à l'interface avec le système d'informations Cargo (CIS) de SBB Cargo. Et ce, pas uniquement pour le trafic intérieur, mais désormais aussi pour toutes les destinations desservies par SBB Cargo.

Le CIS, disponible via CIS online sur le site de SBB Cargo, est en réalité le centre de commutation numérique de SBB Cargo. La totalité des ordres de transport, tous les trains, wagons et conteneurs ainsi que toutes les marchandises y sont enregistrés et gérés, de façon centralisée. Ce processus est assisté dans toute l'Europe par le MOG (Mobile-Outdoor-Gerät). Au moyen de ce tout nouvel appareil portable et robuste, les équipes de production régionales de SBB Cargo peuvent saisir sur place les données

des trains et la disponibilité des wagons. Les données sont alors transmises via GPRS et enregistrées dans le CIS. L'équipe de SBB Cargo est de la sorte à tout moment informée sur l'endroit où se trouvent les trains de marchandises, leur affectation et leur disponibilité, elle peut optimiser le déroulement des opérations et économiser des coûts. Les clients, à savoir les expéditeurs comme les destinataires, ont accès à ces informations via CIS online, et ce 24 heures sur 24.

Les réactions le démontrent: la possibilité de communiquer en ligne, à partir de la transmission de l'ordre jusqu'à la réception de la facture, est une offre fort appréciée. Celle-ci est valable pour toute la Suisse depuis déjà 2001. Les premiers temps, seuls 4% des ordres parvenaient par voie électronique, alors que c'est le cas aujourd'hui pour environ un ordre sur deux. L'échange d'informations entre le donneur d'ordres et le mandataire se fait par Internet ou par la norme d'échange de données informatisées Edifact. A l'exception de l'heure pour le transport des marchandises, il est réservé aux clients et son accès est protégé par un mot de passe.

SBB Cargo est le premier prestataire en Europe à offrir un tel système dans le domaine du trafic marchandises transfrontalier.

► www.sbbcargo.com/cis



Savoir-faire, networking et Espresso.

Les us et coutumes méditerranéens n'ont pas de secret pour Roberto Martignoni, directeur de l'agence commerciale SBB Cargo de Milan pour le marché italien.

Roberto Martignoni commence sa journée de travail avec le traditionnel croissant et espresso qu'il prend au bar, au centre de Milan. Il évolue depuis plus de dix ans en éminent spécialiste sur le parquet économique milanais et connaît tout des pratiques italiennes, notamment en matière de tactique de négociation avec les clients. Martignoni, employé de longue date pour le compte de SBB Cargo en Italie, réside au Tessin. «Un compromis idéal», explique-t-il. «La journée, je travaille dans une métropole économique en constante effervescence, et le soir, je retrouve à Giubiasco le calme des paysages tessinois.»

Un rail de qualité.

Pour Roberto Martignoni, le suivi de la clientèle est une priorité absolue. D'où l'atout concurrentiel que constituent les prestations de transport entre l'Allemagne et l'Italie et vice versa. «Les CFF et SBB Cargo en particulier sont synonymes de qualité. Une image de marque qui me permet avec mon équipe de conclure des affaires», déclare-t-il. Le pari n'est pourtant pas gagné d'avance quand on sait que l'industrie italienne des transports et les entreprises ont grandi dans la «culture du transport routier». Il n'est pas rare que des voies de raccordement et des sites fassent défaut près des sorties d'autoroute. «Nous

nous devons d'être créatifs», souligne Martignoni. Depuis septembre, SBB Cargo assure par exemple plusieurs liaisons aller-retour par semaine entre Desio et la Suisse, permettant ainsi de garantir en Italie une livraison en camion jusqu'au site souhaité. «Nous disposons d'un grand savoir-faire logistique», explique Martignoni, qui sait que des prestations ferroviaires fiables et souples sont le gage de nouveaux marchés.

L'autre réseau.

En Italie, la qualité est aussi le sésame qui ouvre bien des portes. «Des prix conformes au marché et un service misant sur la ponctualité,

la souplesse et la performance augmentent la crédibilité du système de transport ferroviaire», dit Martignoni. «Mais le networking, les relations personnelles et une constante observation de l'évolution économique et politique sont également indispensables.» Martignoni se rend régulièrement à la Chambre de commerce, rencontre des associations professionnelles, noue des contacts avec des organisations et des entreprises ou discute avec ses confrères de Rome.

Ecouter et inspirer confiance – c'est aussi l'impression qui se dégage de lui. Peu avant dix heures sonne l'heure de la pause café, un des rendez-vous incontournables de la journée qui réunit les sept membres de l'équipe autour de la machine à espresso. A l'ordre du jour: les exigen-

« Je peux offrir un soutien plus ciblé à mes collaborateurs quand je perçois leurs difficultés. »

Roberto Martignoni

ces quotidiennes du métier et l'échange des expériences. «Je peux offrir un soutien plus ciblé à mes collaborateurs quand je perçois leurs difficultés», confie notre directeur d'agence. Celui qui ne conçoit plus son travail sans portable, sans contact direct et sans ordinateur, sait écouter et engranger les informations. Et il continue chez lui à la maison où il se détend en surfant sur Internet. Il affectionne plus particulièrement les informations sur l'Afrique, un continent qui réveille en lui une certaine nostalgie. Avec sa famille, il a déjà eu l'occasion de découvrir le Kenya, la Tanzanie, la Somalie et le Sénégal. Et la cuisine italienne? «Certo!» Roberto Martignoni ne sait pas résister à un bon Risotto milanese. «Et ça se voit!», s'exclame-t-il en riant.

Roberto Martignoni, 38 ans, a déjà travaillé dans le secteur des transports avant de rejoindre les CFF en 1990. Natif du Tessin, il débute sa carrière aux CFF en tant que conseiller à la clientèle au sein de l'ancienne représentation générale de Milan. Dès 1997, il participe à différents projets relatifs à l'entrée de SBB Cargo sur le marché italien. Depuis le 1^{er} janvier 2004, il gère avec son équipe au siège de Milan les affaires ferroviaires de SBB Cargo. Il vit à Giubiasco, près de Bellinzone, avec sa femme originaire de Rome et leur petite fille de quatre ans.

Texte: Susanne Perren. Photo: Hansjörg Egger

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. international 00800 7227 2224
Fax international 00800 7222 4329
cargo@sbb.ch
www.sbbcargo.com

Customer Relationship Management (CRM)

<p>Vente Suisse (Tessin exclu) Case postale 4065 Bâle Suisse Tél. +41 (0)512 29 00 04 Fax +41 (0)512 29 01 01 cargo.verkauf@sbb.ch</p>	<p>Télévente Centre Service Clientèle Rue de la Carrière 2A 1700 Fribourg Suisse Tél. +41 (0)512 21 64 03 Fax +41 (0)512 21 64 83 frachtauskunft@sbb.ch</p>	<p>Vente France CFF Cargo 23, rue d'Alsace 75010 Paris France Tél. +33 (0)1 46 07 41 45 Fax +33 (0)1 46 07 48 33 gvp@sbb.ch</p>	
<p>Vente Suisse région Tessin/Italie SBB Cargo Via Vittor Pisani 7 20124 Milano Italia Tessin: Tél. 0800 864 360 Fax 0800 864 361 Italie: Tél. +39 02 6749 0097 Fax +39 02 6710 1183 sales.italy@sbb.ch</p>	<p>Vente Allemagne/Bénélux SBB Cargo Deutschland GmbH Bayenstrasse 2 50678 Köln Deutschland Tél. +49 (0)221 390 18 00 Fax +49 (0)221 390 18 18 deutschland@sbbcargo.com</p>	<p>Trafic combiné Case postale 4065 Bâle Suisse Tél. +41 (0)512 29 00 04 Fax +41 (0)512 29 01 01 cargo.verkauf@sbb.ch</p>	
<p>Entretien du matériel roulant</p> <p>Service matériel roulant Münchensteinerstrasse 41 4065 Bâle Suisse Tél. +41 (0)512 29 04 50 Fax +41 (0)512 29 04 59 priskus.theiler@sbb.ch</p>			<p>Chimie, huile minérale 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</p>

Comme un air de famille.

Toutes nos filiales se donnent la main pour la première fois.

De quoi a-t-on besoin pour transporter du benzène – un déchet de raffinerie – de manière ponctuelle, sûre et fiable depuis Trecate en Italie jusqu'à Mannheim en Allemagne? Avant tout d'une solution logistique irréprochable comme celle que nous proposons en partenariat avec nos filiales ChemOil Logistics, SBB Cargo Italia et SBB Cargo Deutschland. Par ailleurs, c'est aussi la première fois que SBB Cargo relève un tel défi en collaboration avec toutes ses filiales. Gageons que ce ne sera pas la dernière fois.

www.sbbcargo.com