

cargo

CEO-Talk avec
Thomas Amstutz,
Feldschlösschen SA
p. 26

Trafic ferroviaire de marchandises – la Suisse en tant que modèle?

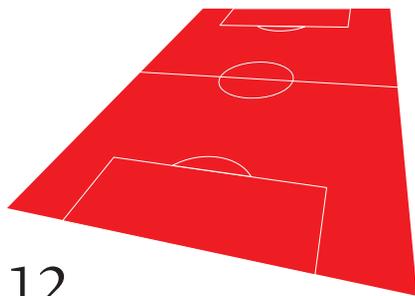
L'axe nord-sud: en route dans le corridor
de marchandises le plus important d'Europe

Trafic ferroviaire de marchandises – la Suisse en tant que modèle?

4



Axe nord-sud: un voyage à travers la Suisse.



12

En un coup d'œil: comparaison en images de l'ampleur
du trafic de marchandises via la Suisse.



Train SBB Cargo
à Wassen au Gothard.

- 4 Cargoland Suisse
Reportage: de Bâle à Chiasso

- 12 Facts & Figures
Fascination Cargo

- 14 Interview
«Peter Füglistaler, comment rendre le trafic ferroviaire de marchandises compétitif?»

- 17 Analyse du Prof. Dr Wolfgang Stölzle
«La logistique sert la prospérité»

- 18 Production Cargo régionale
Comme piloté par des fantômes

- 22 Le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire
«Il nous faut une plus grande marge de manœuvre»

- 24 Ballast
Nouveautés du secteur de la logistique

- 26 CEO-Talk
«En principe tout peut être transporté par rail»

- 29 Clic Cargo
Autoroute roulante

- 30 Ma logistique
Evelyne Binsack, aventurière et guide de montagne

Abonnement gratuit sur www.sbbcargo.com/fr/abonnement

Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo. Les lectrices et lecteurs domicilié(e)s en Suisse pourront choisir entre la version papier et la version électronique, ou commander les deux variantes. Les personnes domiciliées hors de Suisse auront uniquement accès à la version électronique.

Changement d'adresse, modification ou résiliation de l'abonnement

Vous pouvez nous communiquer un changement d'adresse, modifier votre abonnement ou le résilier sur www.sbbcargo.com/fr/abonnement ou envoyer un e-mail à cargomagazin@sbbcargo.com.



Chère lectrice, Cher lecteur,

Vous l'avez certainement remarqué: vous avez entre les mains la première édition du magazine de SBB Cargo entièrement revisité. Par ce biais, nous voulons vous offrir un magazine qui vous informera de manière encore plus claire sur les tendances de la branche, les technologies et les nouvelles perspectives. Les thèmes surprenants, les controverses et le divertissement ne manqueront bien évidemment pas à l'appel. De plus, nous traiterons un sujet particulier dans chaque numéro et l'examinerons sous tous ses angles.

Avec le titre «Trafic ferroviaire de marchandises – la Suisse en tant que modèle?» le premier sujet du magazine est lancé. En tant que leader du marché dans le trafic ferroviaire de marchandises suisse, nous aimerions vous donner un aperçu des particularités de notre pays alpin. Quelles sont les différences par rapport à nos voisins, quels sont les défis, qu'avons-nous à proposer et quels sont les débats actuels dans la politique de transport? Pour le savoir, nous avons dépêché des journalistes compétents afin de recueillir les opinions des experts et interviewer des personnes captivantes. Pour la publication du premier numéro, nous avons choisi une date toute particulière: du 4 au 7 juin a lieu le célèbre salon Transport Logistic de Munich – un rendez-vous absolument incontournable dans notre branche. Pour nous aussi!

SBB Cargo pose les jalons pour l'avenir. Avec votre collaboration, nous souhaitons sortir des sentiers battus, déceler des opportunités intéressantes et exploiter de précieux potentiels. Dans cette optique, je vous souhaite une lecture stimulante.

Martin Radtke
Responsable Crossmedia SBB Cargo
martin.radtke@sbbcargo.com



www.sbbcargo.com

Des informations détaillées figurant sur le portail web de SBB Cargo sont marquées de cette icône.



blog.sbbcargo.com

Des informations détaillées figurant sur le Cargo blog sont marquées de cette icône.

Impressum Cargo 2|2013

Le magazine logistique de SBB Cargo paraît trois fois par an en allemand, français et italien.

Tirage global

13000 exemplaires

Rédaction (SBB Cargo)

Martin Radtke (direction), Karin Grundböck, Martina Riser, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Collaboration rédactionnelle (Crafft)

Roy Spring (direction), Peter Krebs, Robi Wildi, Pirmin Schilliger, Jean-Pierre Rittler

Projet, conception et réalisation

Crafft Kommunikation AG, Zurich

Traductions

Traductor, Bâle

Lithographie et impression

Neidhart + Schön AG, Zurich

Adresse de rédaction

SBB Cargo «Rédaction Magazine logistique Cargo»
4065 Bâle, Suisse
cargomagazin@sbbcargo.com

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.

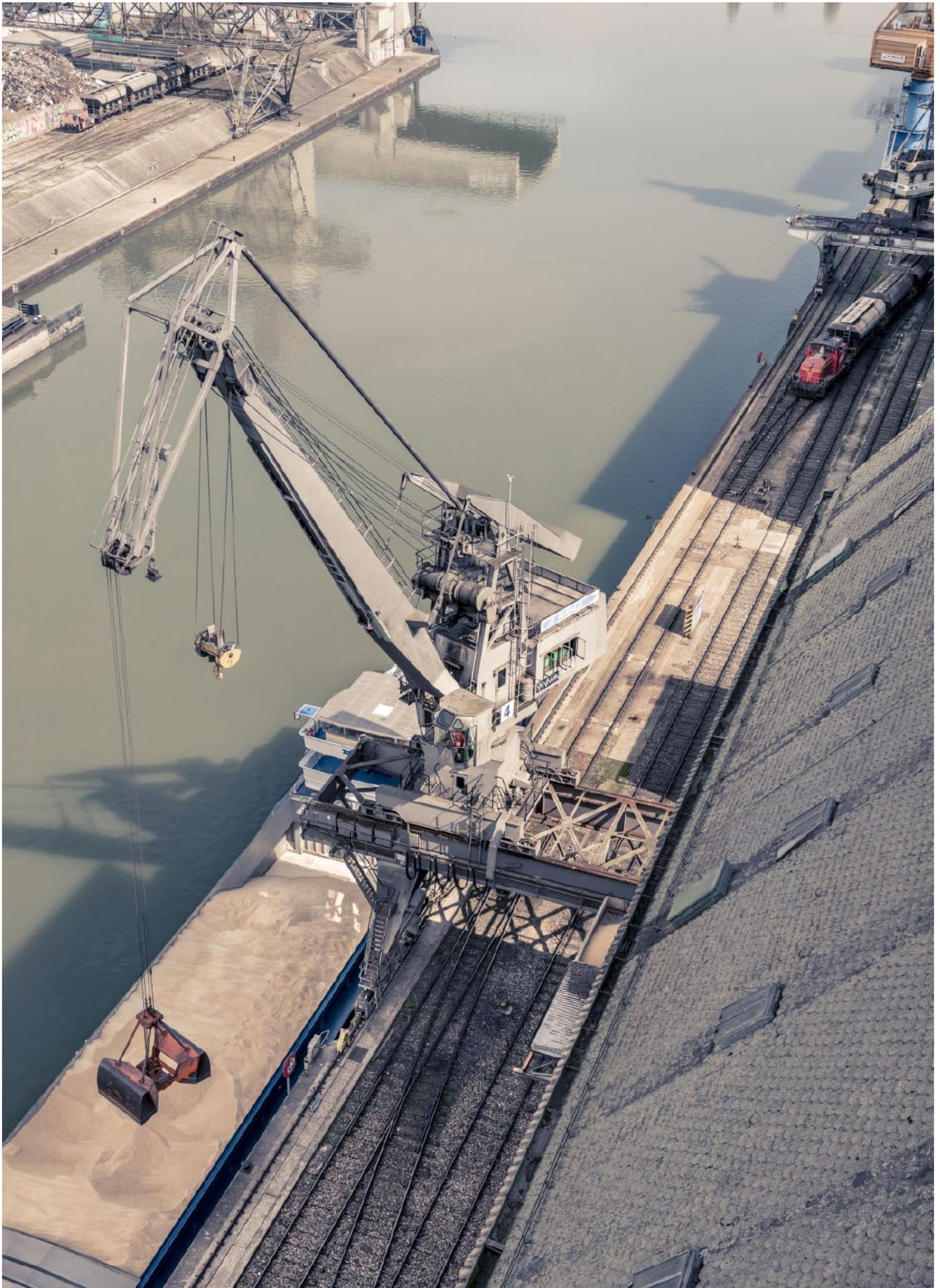


ClimatePartner
climat neutre

Impression | ID: 53232-1304-1006

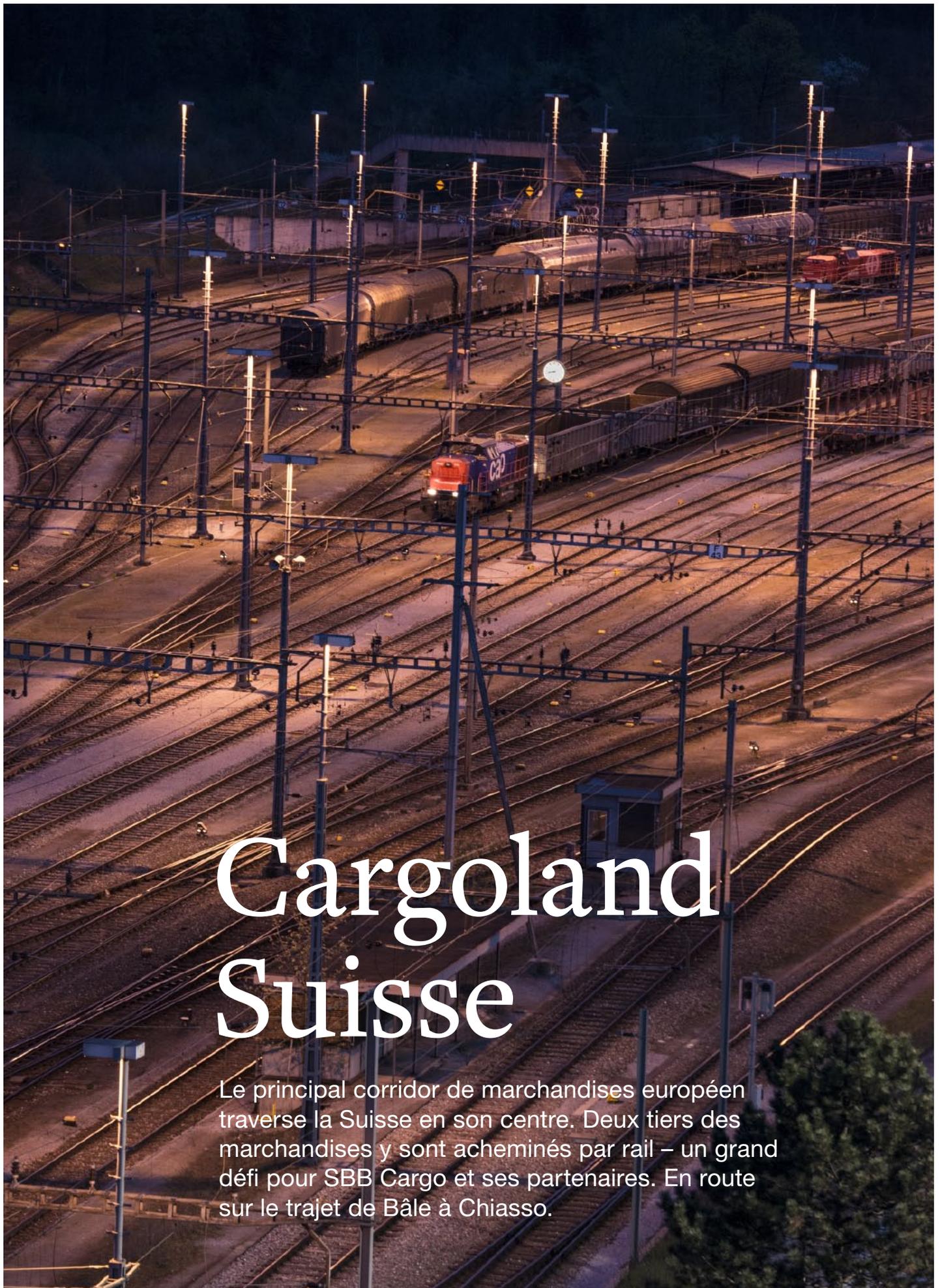


1. Ports rhénans Bâle-Petit-Huningue: l'importance de l'axe Rotterdam–Bâle–Gênes ne cesse d'augmenter.





2. Gare de triage de Muttentz: la plate-forme internationale du réseau européen se modernise.



Cargoland Suisse

Le principal corridor de marchandises européen traverse la Suisse en son centre. Deux tiers des marchandises y sont acheminés par rail – un grand défi pour SBB Cargo et ses partenaires. En route sur le trajet de Bâle à Chiasso.

Texte: Pirmin Schillinger
Photo: Roland Tännler

Plate-forme du silo Bernoulli à Bâle-Petit-Huningue, dans la région des trois frontières: à 50 mètres au-dessus du sol, le regard s'attarde sur l'installation portuaire et ses entrepôts, halls et voies ferroviaires. Une grue attrape de la ferraille dans un wagon et la déverse dans la soute d'un navire. Le Rhin divise le paysage et se perd dans la brume matinale. Une énorme grue va et vient au bord du bassin portuaire; à cette distance, elle ressemble presque à un jouet. Hapag-Lloyd, Hanjin, Maersk – c'est du monde entier que le fret d'outre-mer arrive aussi en conteneurs ici, à Bâle.

Florian Röthlingshöfer, chef de projet des sites et entreprises ferroviaires portuaires des Ports Rhénans Suisses (SRH), n'a aucun doute quant à l'importance du port 1.: «L'axe Rotterdam-Bâle-Gênes est le corridor européen de trafic de marchandises le plus important et de loin. Bâle constitue une interface naturelle dans ce trafic, parce que c'est là que s'arrête la route rhénane navigable.» Tout ce qui est transporté en quatre jours sur 900 km en aval et plus loin vers le sud, doit être transbordé au portail d'entrée nord de la Suisse. 40% de la marchandise sont transférés sur des camions et 60% sur le rail, dont 85% chez SBB Cargo. 7500 trains de 100 000 wagons circulent ici chaque année et distribuent les marchandises dans toute la Suisse, en partie via des stations intermédiaires. Certaines cargaisons rejoignent le trafic de transit sur l'axe nord-sud, comme la ferraille d'Allemagne pour les aciéries du nord de l'Italie.

Le flux de marchandises ne cessant de croître sur les mers du globe et le port de Rotterdam développant massivement ses capacités, les ports de l'arrière-pays se retrouvent au pied du mur. Selon les prévisions, le trafic conteneurisé entre la mer du Nord et les ports rhénans suisses doublera, voire triplera dans les vingt prochaines années. «La demande de prestations de transbordement du bateau au rail augmentera massivement», selon Florian Röthlingshöfer. C'est pourquoi les ports rhénans suisses et SBB Cargo prévoient ensemble le terminal trimodal Bâle Nord à Petit-Huningue. Il englobe un troisième bassin portuaire ainsi que des voies et grues pour les trains de 700 mètres de long. «Un saut quantique dans la production ferroviaire», précise Florian Röth-



Environ 320 trains de marchandises quittent en moyenne la gare de triage de Bâle-Muttentz chaque jour.

lingshöfer. Aujourd'hui, les trains sont décomposés et reformés laborieusement, les voies des débarcadères ne mesurant que 150 à 200 mètres de long. Pour SBB Cargo, le terminal Bâle Nord est le deuxième grand projet pour le transbordement des marchandises dans le trafic combiné, avec le nouveau gateway Limmattal.

Un train de marchandises chargé dans les ports rhénans ne met que quelques minutes à rejoindre la gare de triage de Bâle-Muttentz 2. Une mer de rails et de mâts, des équipes posant de nouveaux rails: la modernisation de Bâle I sera terminée en septembre 2013. Le principe de manœuvre classique reste toujours en vigueur: les wagons sont poussés par une loc de manœuvre, comme mus par une main invisible. Ils roulent sur les aiguillages, vers les voies de dédoublement, pour finalement s'arrêter avec une légère secousse. «La manœuvre est largement automatisée, mais la gare n'est pas une gare fantôme pour autant», déclare Christoph Buser, responsable suppléant de la gare de triage de Bâle. Les agents de manœuvre accrochent les wagons comme toujours. En revanche, les hommes qui autrefois arrêtaient les wagons manuellement avec des régulateurs et des sabots d'arrêt ne sont plus là. Aujourd'hui, le freinage est électrodynamique. Donc plus silencieux, ce qu'apprécient les riverains.

Changement de mécanicien à Goldau

Bâle-Muttentz est une plate-forme internationale. C'est ici qu'a lieu le changement de loc pour les trains venant de France et d'Allemagne. Et c'est aussi ici que les trains sont reformés pour la distribution locale des marchandises dans le nord-ouest de la Suisse ou pour le transit vers l'Italie. 320 trains de marchandises quittent en moyenne la gare de triage chaque jour. Bâle I, qui regroupe le trafic vers le sud, doit avec Bâle II, qui assure le trafic en direction du nord, devenir l'une des gares de triage les plus modernes du réseau européen.

Une heure et demie après le départ à Bâle-Muttentz, un train chargé de conteneurs et venant de Ludwigshafen, via Bözberg, Freiamt, Rotkreuz, arrive à la gare de Goldau. C'est là que commence le point noir de la ligne du Gothard, tous les corridors d'accès du plateau s'y rejoignent en une seule ligne. Un changement de mécanicien 3. est prévu: Dominik Baumberger remplace son collègue Damian Schelbert. Les deux hommes échangent quelques in-

«Bâle constitue une interface naturelle dans ce système de trafic.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER

formations et déjà le train repart. Dominik Baumberger, 34 ans, mécanicien depuis onze ans, connaît la route nord-sud comme sa poche. Les wagons étant particulièrement lourds, une troisième loc est accrochée à Erstfeld pour fournir une poussée supplémentaire. Puis le voyage se poursuit vers le portail nord du tunnel.

La ligne du Gothard 4. exige une attention accrue. D'un œil, le mécanicien surveille les versants et les risques de chutes de pierres et d'avalanches, et, de l'autre, il contrôle les instruments. «Après toutes ces années, on connaît le trajet et on détecte rapidement ce qui ne va pas», explique Dominik Baumberger. En cas d'incident, il contacte immédiatement le poste de commande à Olten. Celui-ci ne planifie pas seulement les affectations des mécaniciens et des locomotives. Il accompagne, pilote et surveille également les trains de transit acheminés par SBB Cargo International sur l'axe nord-sud et qui peuvent être jusqu'à 100 les jours de pointe.

Le trajet de Ludwigshafen à Gallarate près de Milan dure douze heures, dont la moitié correspond à la traversée de la Suisse. Le responsable d'équipe Thomas Galliker dit à propos du défi qu'il doit relever avec son équipe: «Nous sommes responsables de l'acheminement ponctuel du train de A à B.» Jusqu'à quatre écrans scintillent sur la table d'un agent d'exploitation. Ils lui offrent une vue d'ensemble, des horaires des trains jusqu'aux moindres détails de la cargaison des wagons. Après deux heures et demi, Dominik Baumberger arrive ponctuellement à Bellinzona et remet le train à un collègue tessinois. Dans quelques années, la durée du trajet sera nettement réduite grâce à la nouvelle transversale alpine (NLFA).

Le futur s'annonce à Erstfeld et Bodio, devant les deux portails d'accès du tunnel de base du Gothard. La vallée est encombrée de chantiers, baraquements, camions et pelleteuses. Pour l'heure, la technologie ferroviaire envahit la montagne: les ouvriers posent les voies et installent la technique de sécurité et de guidage. SBB Cargo a transporté une grande partie des matériaux d'excavation de ce tunnel de 57 km de long. Les 25 millions de tonnes équivalent à cinq fois le volume de la pyramide égyptienne de Khéops.

Du courant propre des montagnes

Après son ouverture en décembre 2016, le nouveau tunnel de base du Gothard réduira la durée du trajet de plus d'une >

Interview de Daniel Marbach, responsable de la logistique chez AMAG.

«Le rail est un partenaire fiable pour nous»



Avec une part de marché de 29%, AMAG Automobil- und Motoren AG est le plus grand importateur automobile de Suisse. Daniel Marbach nous explique pourquoi l'entreprise mise principalement sur le rail pour l'importation des véhicules Volkswagen, Audi, Skoda, Seat et VW.

SBB CARGO: Combien des 90 000 voitures importées l'année dernière par AMAG sont arrivées à l'entrepôt central de Birrfeld par train?

DANIEL MARBACH: Plus de 50 000 véhicules ont été importés par rail.

Autrement dit, 40 000 véhicules ont été acheminés en Suisse par la route l'année dernière. Qu'est-ce qui détermine le mode de transport ou qui?

Nous ne pourrions probablement pas répondre de façon satisfaisante à cette question. Les transports vers la Suisse sont organisés en Allemagne par Volkswagen AG. Nous n'avons qu'un droit de regard limité sur l'organisation des transports en Allemagne. Nous privilégions les livraisons par rail, mais c'est Volkswagen AG qui décide, sur la base du prix, de la provenance et de la prestation.

Quelle est la durée moyenne du trajet ferroviaire parcouru par les véhicules?

Le trajet de l'usine de production à Birrfeld dure en moyenne six jours, transit par Bâle inclus. Ce sont les wagons de Pamplona dans le nord de l'Espagne qui parcourent le voyage le plus long. Ils sont en route durant dix jours en moyenne.

Pourquoi AMAG mise-t-elle sur le rail? Quels sont les avantages par rapport à la route?

Le rail est pour nous un mode de transport fiable, avantageux et écologique. Il dispose aussi des capacités requises pour des volumes importants. Notre partenaire en Allemagne, Volkswagen AG, mise par ailleurs aussi sur le rail, dans la mesure du possible.

AMAG utilise également le rail pour la logistique et la livraison des pièces détachées sur longues distances. Pourquoi exactement?

Nous utilisons le rail pour la livraison de nos entrepôts régionaux de pièces de rechange au Tessin et en Suisse romande, à partir de notre centre de logistique de Buchs (ZH).

Quelle est la véritable force du rail dans cette distribution?

Le grand avantage est l'exploitation de la nuit. Grâce à la circulation de nuit quotidienne avec un à deux wagons à parois coulissantes entre Buchs et Crissier-Lausanne, les clients romands peuvent commander des pièces jusqu'à 17 heures pour livraison le lendemain.

Quelle évolution prévoyez-vous pour le futur: le rail gagnera-t-il encore en importance pour la logistique d'AMAG?

Il est encore difficile de prévoir l'évolution future. Le volume de commandes devrait rester stable. Mais notre logistique doit constamment s'adapter aux exigences du marché. Nos partenaires logistiques seront donc confrontés à de nouveaux défis, afin de fournir une prestation optimale à des coûts acceptables. Le rail est bien placé à ce niveau, cela ne dépend pas de nous.



3. Arth-Goldau: Dominik Baumberger (à gauche) remplace son collègue Damian Schelbert.





4. Chantier NLFA: 3 décembre 2012, les CFF disposent à nouveau deux voies entre Altdorf et Erstfeld.





5. Cadenazzo: le nouveau terminal de transbordement entre Bellinzona et Locarno offre tout ce qu'il faut pour le trafic combiné aussi.



6. Chiasso: bien que de plus en plus de trains complets traversent l'Europe du nord vers le sud, la gare ferroviaire continue de jouer un rôle important en tant que plate-forme de triage.

heure, ce qui profitera au trafic voyageurs, mais aussi au trafic de marchandises. A l'Office fédéral des transports, on espère, avec ce tunnel de base, pouvoir absorber le doublement du trafic de marchandises prévu d'ici à 2030 sur l'axe Rotterdam-Gênes. Diverses décisions politiques détermineront si ce nouveau tunnel constituera un jalon de la stratégie de transfert du trafic. Les voies d'accès doivent par exemple être développées. Un corridor de quatre mètres doit être construit de part en part pour le transport des tracteurs avec semi-remorques ou caisses mobiles, qui représentent 60% des véhicules utilitaires sur l'axe nord-sud.

Avec l'ouverture de ce tunnel, la demande d'électricité va nettement augmenter. Pour couvrir les besoins supplémentaires au sud du Gothard, les CFF veulent rénover la centrale de Ritom avec Azienda Elettrica Ticinese (AET). Deux nouvelles turbines de 60 mégawatts chacune sont prévues d'ici à 2018 pour remplacer quatre turbines nettement moins performantes. Les conduites sous pression correspondantes, qui profitent d'une hauteur de chute de 850 m, forment des trouées visibles de loin dans la forêt protectrice près d'Ambri. Elles sont longées par une voie ferrée jusqu'en haut. Avec une inclinaison jusqu'à 87%, c'est un des funiculaires les plus raides au monde qui rejoint ici le lac de Ritom.

Un lac de barrage alimente la centrale de la vallée depuis des décennies. D'une puissance de 44 mégawatts, celle-ci compte parmi les plus petites des six centrales hydrauliques des CFF. Mais elle devrait gagner en importance. La stratégie énergétique des CFF prévoit en effet que d'ici à 2025 au plus tard, tous les trains circulent avec du courant de sources renouvelables. Aujourd'hui, la part d'énergie produite durablement est déjà de 80%.

Quatre voies, trois lits de ballast, deux rampes en béton et un petit bâtiment d'exploitation: tel est le nouveau terminal de transbordement qui a été ouvert il y a un an dans la zone industrielle de Cadenazzo 5. Luca Bogana conduit jusqu'à un wagon le reachstacker d'une capacité de levage de quarante tonnes. Il fait penser à une pieuvre, même s'il n'a pas huit mais seulement quatre bras déployables. Ces derniers encerclent le conteneur, le soulèvent et le déposent délicatement sur un camion après une rotation de 90°. La cargaison, dont la distribution capillaire au Tessin sera assurée par un chauffeur de

Galliker-Logistik, est arrivée dans la matinée de la gare de triage de Limmattal. D'autres conteneurs attendent d'être saisis par les tentacules de l'engin: des jaunes de Post Logistics par exemple, ou d'autres, décorés d'oignons, de fromages, de tomates ou de salades de McDonald's. La chaîne de fast food mise aussi sur le rail pour le transport de ses conteneurs réfrigérés.

«Beaucoup d'entreprises doivent d'abord découvrir la nouvelle philosophie de transbordement.»

GIORGIO BIASCA

Un an après l'ouverture, les quatre voies de 220 m chacune ne sont pas encore pleinement exploitées. Mais Giorgio Biasca, qui gère le terminal avec une douzaine de personnes, ne s'en inquiète pas. «Nous avons prévu une période de démarrage», déclare-t-il. Beaucoup d'entreprises doivent encore découvrir la nouvelle philosophie de transbordement. Cadenazzo propose toutes les possibilités de transbordement nécessaires pour le trafic combiné. Et la région économique entre Bellinzone et Locarno bénéficie à présent d'une liaison écologique avec les autres plates-formes de transbordement suisses.

Cadenazzo n'est pas seulement un terminal de transbordement pour conteneurs. C'est aussi l'un des 374 points de desserte du TWC suisse, qui est régulièrement desservi par SBB Cargo et d'autres entreprises ferroviaires. Ce système de transport est très important pour la Suisse. Le réseau est aussi très dense en comparaison avec le trafic européen.

Un train de marchandises de Bologne est en attente devant le centre de compétences de SBB Cargo à Chiasso 6. Le contrôle technique est l'une des nombreuses tâches d'une gare frontalière. «Nous proposons aux compagnies ferroviaires toutes les prestations requises par le trafic de marchandises à la gare frontalière de Chiasso», explique le responsable Marcelino Mantilla. La ratification de l'Accord de Schengen par la Suisse en 2008 a certes simplifié les choses et profite avant tout aux 120 trains de transit qui passent ici chaque jour. Mais dans le

trafic import/export entre la Suisse et l'Italie, les marchandises sont toujours contrôlées à la frontière. Les fonctionnaires de la Guardia di Finanza ont leurs bureaux dans le bâtiment de SBB Cargo. «Nous contrôlons toujours les cargaisons visuellement et occasionnellement par sondage», nous confie le responsable des douanes italiennes.

La différence entre les directives de technique ferroviaire des deux pays génère aussi un surcroît de travail à la frontière. Il s'agit avant tout de questions de sécurité. Pour les matières dangereuses par exemple, l'Italie applique des dispositions différentes de celles de la Suisse. Pour finir, un poste de commande de huit personnes veille à Chiasso à la coordination et l'affectation optimale des hommes et des machines. L'équipe, dirigée par Franz Hurschler, travaille en étroite collaboration avec la centrale de SBB Cargo, DB Schenker et d'autres entreprises ferroviaires, ainsi qu'avec CFF Infrastructure.

Bien que de plus en plus de trains complets traversent l'Europe du nord vers le sud, la gare ferroviaire continue de jouer un rôle important en tant que plate-forme de triage. 60 trains, recomposés ici, quittent la gare chaque jour. Quant aux trains de transit, ils font une pause d'une heure à la frontière, après avoir traversé la Suisse durant cinq à six heures, afin de changer de locomotive et de mécanicien.

Le visiteur Elvis Corti passe les wagons en revue, contrôle leur état technique, les freins et les profils, tandis que le contrôleur des wagons Sandro Brazzola et le mécanicien échangent quelques mots à l'avant du train. Puis Sandro Brazzola donne le signal du départ. Le train chargé de rails de chemin de fer reprend ponctuellement son voyage. —

Faits et chiffres

Compétitif à partir de 100 km

Ports rhénans suisses:

12% des importations suisses ou 6,2 millions de tonnes ont été transbordés en 2012 dans les ports rhénans suisses (SRH): plus de la moitié du pétrole requis, d'importantes quantités de produits de masse tels que denrées alimentaires et fourragères, engrais, aluminium, fer, acier et métaux non ferreux, cellulose et produits chimiques.

Trafic de marchandises transalpin:

Aujourd'hui déjà, 65% du trafic de marchandises traversent les Alpes sur le rail, majoritairement dans le trafic combiné, une plus petite partie dans le TWC. La part du rail dans le trafic de marchandises transalpin représente 30% en Autriche et 10% en France.

Consommation d'énergie raisonnable:

Avec seulement 4% de la consommation énergétique du trafic, les CFF transportent 17% des personnes et 38% des marchandises en Suisse. Les CFF et SBB Cargo contribuent en outre beaucoup à la protection du climat en Suisse grâce à la production écologique du courant ferroviaire suisse issu de la force hydraulique (80%).

SBB Cargo, leader du marché:

SBB Cargo fournit 23% de la prestation de transport totale sur route et sur rail. Elle est ainsi la plus grande entreprise de transport de marchandises de Suisse.

Trafic de marchandises compétitif:

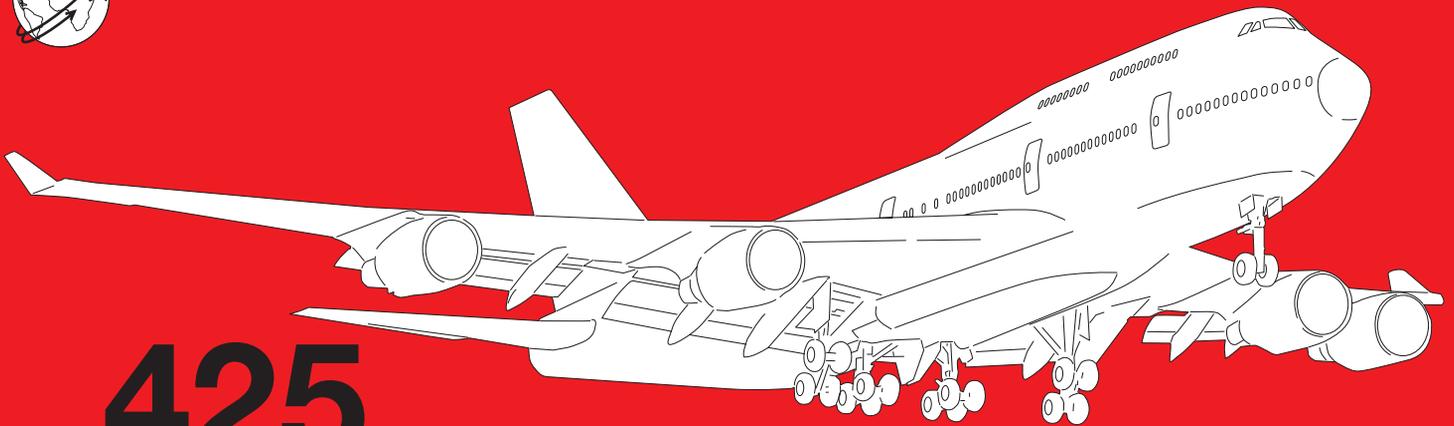
Le choix du mode de transport dans le trafic de marchandises dépend en grande partie du niveau de prix relatif entre le rail et la route. La Suisse étant un petit pays, le trafic ferroviaire de marchandises doit déjà être compétitif sur les petites distances, dès 100 km.

Transport efficace:

Le mode de transport le plus efficace dans le trafic combiné est le trafic de conteneurs et de caisses mobiles, devant celui des semi-remorques et des poids lourds complets (autoroute roulante – RoLa).

Fascination Cargo

L'ampleur du trafic de marchandises transitant via la Suisse dépasse souvent notre imagination. Pour mieux comprendre, voici quelques comparaisons.



425 Jumbo Jets

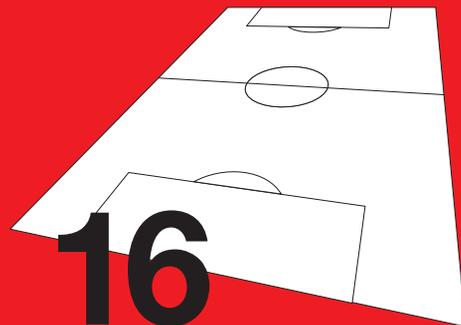
Le tonnage acheminé chaque jour par SBB Cargo équivaut à 425 Jumbo Jets* chargés à plein, soit 175 000 tonnes. SBB Cargo transporte 43 700 000 tonnes de marchandises par an.

* Boeing 747-400



6,5 cargos

Les bateaux porte-conteneurs sont de véritables géants des mers. A l'heure actuelle, le plus gros peut contenir 16 000 TEU. Pour transporter le nombre de TEU qui transitent chaque année par les ports rhénans suisses, il faut quasiment 6,5 de ces monstres des mers.



16 terrains de football

Pour remplir un wagon céréalier de 66 tonnes, il faut l'équivalent en céréales de 16 terrains de foot de 6500 m². De quoi faire plus de 1 300 000 petits pains – ce qui suffirait à approvisionner durant deux semaines la population de Lucerne en petits déjeuners.

79 200 km

Chaque jour, les trains de SBB Cargo avalent 79 200 kilomètres de rails, soit près de deux fois le tour du globe. En une semaine, les wagons et locomotives de SBB Cargo parcourent la distance de la terre à la lune et retour. Chaque année, les trains de SBB Cargo comptabilisent 28,9 millions de kilomètres.

100 000

conteneurs

A l'import-export, quelque 100 000 conteneurs* passent chaque année par les ports rhénans suisses de Bâle. Si chaque conteneur était transporté par un seul camion, il faudrait que celui-ci franchisse la frontière toutes les 5 minutes et ce, 24 heures sur 24, 365 jours par an.

* TEU est l'unité de mesure d'un conteneur standard. 1 TEU (Twenty-foot Equivalent) représente un conteneur de 20 pieds de long sur 8 pieds de large (2,4 x 6 m) pour un volume de 33 m³.

600 km

Si l'on alignait tous les conteneurs qui transitent chaque année à l'import-export par les ports rhénans suisses, on obtiendrait la distance qui sépare Bâle de Venise.

1000

ménages

Un wagon-citerne de ChemOil, filiale de SBB Cargo, contient 650 000 litres. Pour vider un pétrolier, trois trains de wagons pleins d'une contenance de 3 510 000 litres sont nécessaires. Un tel volume de pétrole permet de chauffer 1000 ménages pendant toute une année.

SBB Cargo au Musée Suisse des Transports

Jusqu'au 20 octobre 2013, SBB Cargo et d'autres entreprises de transport et de logistique participent à l'exposition spéciale «Cargo – Fascination Transport», qui se tient au Musée Suisse des Transports de Lucerne. A travers 40 conteneurs, les visiteurs découvrent de manière ludique l'histoire et les principaux aspects de cet univers. Des exemples concrets illustrent le fonctionnement de la

chaîne de transport globale. Les jeunes peuvent y découvrir les métiers du transport et de la logistique. Environ 350 000 visiteurs sont attendus.



<http://bit.ly/10h8UWj>

Vidéo sur l'exposition dans le blog Cargo.





Directeur de l'Office fédéral des transports

«Peter Füglistaler, comment rendre le trafic ferroviaire de marchandises compétitif?»

Photo: Peter Schneider/Keystone

Dans le trafic de marchandises européen, le rail connaît une situation difficile par rapport à la route. Mais dans le transit des Alpes suisses, il est le n° 1. «Et cela restera ainsi», déclare Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports. Il faudra toutefois des impulsions et de nouvelles infrastructures.

Texte: Peter Krebs

Avec son trafic de marchandises transalpin, la Suisse fait figure d'exemple. Le rail représente une part de marché de plus de 60%. Pourquoi le modal split y est-il nettement plus important que de France et d'Autriche vers l'Italie?

PETER FÜGLISTALER: C'est une des conséquences de la rigoureuse politique de transfert de la Suisse. Différents éléments y contribuent, notamment la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), l'interdiction de circuler sur la route la nuit et le dimanche, la promotion du trafic combiné et l'ouverture du marché du rail. Nous voulons maintenir la part élevée du rail.

Selon la loi, les poids lourds ne seront plus que 650 000 maximum à traverser les cols alpins suisses d'ici à 2018. L'année dernière, ils étaient encore

plus de 1,2 million. Le rail a même perdu des parts de trafic. De quelles nouvelles impulsions a-t-on besoin?

La Suisse est le seul pays alpin du transit nord-sud qui a réussi à stabiliser le volume du trafic lourd. La politique de transfert nous permet d'éviter 600 000 trajets de camion par an dans les Alpes suisses. Or le Conseil fédéral avait déjà annoncé il y a deux ans que l'objectif de 650 000 trajets ne pourrait pas être atteint avec les possibilités légales en vigueur. Ceci n'est toutefois pas une négation de la politique de transport. C'est pourquoi nous prévoyons de nouvelles impulsions.

La bourse de transit alpin destinée à limiter le nombre de trajets n'est plus trop évoquée. A-t-elle été abandonnée?

Nous sommes toujours en discussion avec l'Union européenne afin de pouvoir mettre en œuvre de tels instruments de pilotage. Mais l'acceptation est très faible. La mise en œuvre n'est pas encore en vue.

Les nouvelles infrastructures sont donc d'autant plus importantes. Qu'attendez-vous du tunnel de base du Gothard et du corridor de 4 mètres pour le trafic ferroviaire de marchandises, respectivement prévus pour 2016 et 2020?

Le tunnel de base du Gothard formera, avec le tunnel de base du Ceneri, la ligne de plaine à travers les Alpes et augmentera ainsi la compétitivité du rail. Grâce au corridor, des camions d'une hauteur d'angle allant jusqu'à 4 mètres et d'une longueur de 700 mètres pourront circuler de Rotterdam jusqu'aux terminaux de Milan à partir de 2020. Nous attendons donc une nouvelle et nette augmentation de la productivité.

Quelles en seront les répercussions pour le modal split?

Nous pensons pouvoir stabiliser les trajets de poids lourds à environ 1,2 million de véhicules par an et que le rail pourra prendre en charge la majeure partie de la croissance escomptée.

Le Conseil fédéral veut aussi cofinancer le développement des deux voies d'accès en Italie: entre Milan et Chiasso ainsi que sur la ligne de Luino. L'Italie est-elle partante?

L'Italie connaît l'importance de bonnes lignes ferroviaires sur son marché prin-

cipal vers l'Allemagne. Mais elle ne dispose pas des moyens requis. Nous allons donc soumettre une proposition au parlement qui inclut ce financement. L'Italie et la Suisse ont signé un «Memorandum of Understanding» correspondant. Celui-ci prévoit la construction d'un terminal supplémentaire à l'est de Milan. Avec l'adaptation des lignes côté suisse, il s'agit d'un projet de presque un milliard de francs. Ce qui prouve bien la volonté de la Suisse de faire progresser le transfert.

Qu'en est-il du développement des voies d'accès en Allemagne?

De nets progrès ont été réalisés ces deux dernières années. Il a été fait appel à un consultant qui relève les demandes et griefs des riverains. Certains chantiers avancent à présent et les capacités requises seront progressivement disponibles d'ici à 2025.

«Nous voulons maintenir la part élevée du rail.»

Le Conseil fédéral augmente le prix des sillons suisses en deux étapes et donc aussi le prix du trafic ferroviaire. N'est-ce pas en contradiction avec le transfert de trafic visé?

Le rail est, lui aussi, confronté à la réalité des coûts. Il a enregistré CHF 200 millions de coûts infrastructurels non couverts, dont seuls CHF 20 millions ont été supportés par le trafic de marchandises. Les prix des sillons ont en outre été différenciés. Toute circulation en dehors des heures de pointe et avec du matériel roulant peu bruyant coûte moins cher. Rappelons aussi que l'Office fédéral des transports a réduit de 10% le prix du courant ferroviaire pour le trafic de marchandises et régional début 2013.

La Confédération a dépensé beaucoup d'argent pour la protection phonique ferroviaire. La Suisse est-elle aussi pionnière dans ce domaine?

Nous avons une bonne longueur d'avance. Le parc de véhicules national est majoritairement équipé de matériel peu bruyant. A partir de 2020, nous voulons être le premier pays à interdire les wagons bruyants, ce qui profitera aussi gratuitement aux riverains au nord et au sud de la Suisse. Ce facteur est très >

Les cinq piliers du trafic de marchandises

1. La mission

La Constitution fédérale prévoit que le trafic de transit des marchandises soit transféré de la route au rail, disposition concrétisée par la loi sur le transfert du trafic. Cette dernière limite le nombre de trajets de poids lourds dans la traversée des Alpes.

2. RPLP

La Suisse prélève la redevance sur les trafics de poids lourds liée aux prestations (RPLP) depuis 2001. Elle a été introduite en accord avec l'UE, la Suisse augmentant simultanément la limite de poids de 28 à 40 tonnes. La RPLP s'applique également dans le trafic intérieur.

3. La NLFA

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes se composent de deux axes avec deux longs tunnels de base. Celui du Lötschberg est en service depuis 2007. Le Gothard, plus long tunnel du monde (57 km), sera ouvert en 2016. La Suisse finance seule la NLFA.

4. Corridor de 4 mètres

Les semi-remorques et conteneurs d'une hauteur d'angle de 4 mètres, qui sont de plus en plus prisés, ne peuvent actuellement pas circuler sur l'axe du Gothard. Un corridor sera réalisé de part en part pour CHF 940 millions, si le parlement approuve le financement.

5. Interdiction de circuler la nuit et le dimanche

En Suisse, le trafic routier de marchandises est interdit la nuit et le dimanche. Cela permet de préserver le sommeil et la santé des riverains de routes à forte fréquentation et constitue un important avantage concurrentiel pour le rail.

important pour l'acceptation de la politique de transfert. Le bruit est le plus grand problème environnemental du rail.

Au Gothard, le Conseil fédéral veut un deuxième tunnel routier, afin de pouvoir assainir le premier. Les opposants craignent que cela soit un avantage concurrentiel pour la route. Qu'en pensez-vous?

La politique de transfert ne dépend pas de la façon dont on assainit ce tunnel routier. Nous avons pu stabiliser le volume du trafic, malgré les capacités disponibles du tunnel routier. Ce n'est pas le tunnel du Gothard qui est le goulot d'étranglement sur l'axe nord-sud. Il n'est saturé qu'en période de vacances.

Comment les entreprises ferroviaires peuvent-elles devenir plus compétitives?

Le plus important, c'est l'information du client et la fiabilité. Les offres du trafic de marchandises doivent répondre aux besoins des clients et être traitées de façon fiable. Le trafic transfrontalier surtout souffre d'insuffisances et de problèmes encore bien trop nombreux.

L'interopérabilité est un vieux problème. Pourquoi n'existe-t-il toujours pas de système standard d'arrêt automatique des trains?

Après la décision de l'Allemagne d'introduire le système international de contrôle des trains ETCS, les trains et les locomotives pourront très bientôt sillonner l'Europe avec une seule commande d'arrêt. Le chemin a été long et difficile, mais il est absolument nécessaire.

«Ce n'est pas le tunnel du Gothard qui est le goulot d'étranglement sur l'axe nord-sud.»

Le dernier projet suisse s'intitule «Cargo sous terrain». Des experts proposent de faire passer le trafic de marchandises sous terre sur les lignes principales: une autoroute entièrement automatique. Projet d'avant-garde ou utopie?

Pour l'instant, ce n'est qu'une idée pour maîtriser la croissance du trafic intérieur. Nous soutenons ce travail. Une étude de faisabilité montrera si elle est effectivement réaliste. Il s'agit d'un système avec des palettes relativement petites qui circuleraient comparativement lentement.

A partir du changement d'horaire 2013/2014, SBB Cargo prendra en charge un important mandat du trafic transalpin, assuré jusqu'à présent par BLS Cargo. Que pensez-vous de cette évolution?

A titre personnel, je suis partagé. La politique a voulu une libre concurrence. Pour ma part, je préférerais que l'on transfère les marchandises de la route au rail au lieu de laisser deux entreprises ferroviaires suisses se livrer une bataille sans merci. J'espère que ce changement sera financièrement payant à long terme pour les deux entreprises. —

«La logistique sert la prospérité»

Article de Wolfgang Stölzle sur des perspectives d'avenir prometteuses

Voici quelques années encore, seuls les experts entrevoyaient le potentiel du marché suisse de la logistique. Un marché qui, par contre, était quasiment ignoré ou mal perçu par la population, le considérant principalement comme un trafic de marchandises aux émissions polluantes et sonores ou dommageable pour l'infrastructure. Aujourd'hui, une logistique performante est reconnue comme garante de la compétitivité économique et comme facteur d'implantation pour la place industrielle et commerciale de la Suisse. Tant au plan national qu'international, la logistique assure une large part des échanges de marchandises et de matériels. Dès lors, on peut considérer l'activité logistique comme le sang alimentant le circuit économique – et le marché logistique comme le circuit sanguin. Car, au final, tous les consommateurs profitent des rayons bien approvisionnés. La logistique contribue sans conteste à la prospérité et évolue ainsi vers une fonction créatrice de valeurs ajoutées. En Suisse, le secteur emploie aujourd'hui quelque 172 600 collaborateurs.

Selon une récente étude du marché logistique suisse réalisée en 2013, le secteur a enregistré en 2011 un volume de marché de CHF 37,1 milliards, ce qui représente 6,3% du produit intérieur brut (PIB) du pays. L'analyse prend en compte les transports de marchandises des trafics intérieur, import-export et transit. La fourniture d'une prestation logistique sur le territoire suisse est déterminante pour la comptabilisation. Par ailleurs, les prestations clés que sont le transbordement et l'entreposage – auxquelles s'ajoutent la préparation des marchandises et le conditionnement – ainsi que les services à valeur ajoutée sont calculés par secteur de marché. En revanche, du côté de l'industrie, les activités logistiques liées à la production sont écartées pour des problèmes de délimitation, ce qui signifie que le volume global est en réalité encore plus élevé.

En termes de valeur, la logistique de colis de détail représente le premier marché partiel. Mais du point de vue quantitatif, le tableau est différent: environ 190 millions de tonnes reviennent au marché

partiel de la logistique des marchandises pondéreuses, soit 42% du volume des transports de toute la Suisse. En 2011, celui-ci affichait globalement en Suisse 454 millions de tonnes (trafics intérieur, import-export et transit inclus). Avec 78% de part de marché, la voie terrestre reste le mode de transport dominant, suivie par le rail à 14% de part de marché. Le fret par pipeline et le fret maritime représentent respectivement 4 et 3% du marché, le fret aérien moins de 1%.

Les goulets d'étranglement croissants sur les réseaux routier et ferroviaire suisses constituent un défi que doivent relever tous les acteurs du marché logistique suisse. Ceux-ci résultent, d'une part, de l'augmentation des volumes de transport enregistrée ces dernières années et, d'autre part, de l'interdiction de rouler la nuit, d'où une circulation concentrée sur la journée. S'agissant des transports de nuit, le rail bénéficie d'un net avantage par rapport à la route. Toutefois, le fret ferroviaire est confronté à une concurrence accrue face au transport des voyageurs par chemin de fer. Au vu des cadences et des profils de vitesse différents mais aussi de la primauté donnée aux trains de voyageurs sur les trains de marchandises, il faut s'attendre à des problèmes d'encombrement.

Deux mégatendances laissent augurer un avenir prometteur pour le marché de la logistique, et plus particulièrement pour le trafic de marchandises. Primo, le marché logistique augmentera en Suisse de manière disproportionnée par rapport à la performance économique, ceci en raison des pertes croissantes de valeur ajoutée et de la répartition accrue du travail qui en résultera. Secundo, la nécessité d'un large consensus s'impose pour mieux mettre en avant la contribution économique du secteur logistique et procéder à une priorisation des ressources publiques resserrées. Ce qu'un «Masterplan mobilité Suisse 2050» devrait réaliser: un aménagement global intégré des transports compte tenu du trafic voyageurs, mettant en lumière conjointement les modes de transport en tant que système de transport et impliquant les autorités fédérales, cantonales et communales. —

PROF. DR WOLFGANG STÖLZLE Depuis 2004, il est professeur à la Chaire de management logistique de l'université de St-Gall. Il étudie des problématiques complexes en matière de logistique, de gestion de la chaîne d'approvisionnement et des transports. Collaboration scientifique: Kerstin Lampe.





*Michael Schildknecht,
spécialiste Production Cargo régionale*

Comme pilote par des fantômes

Joystick, pour téléguider par radio 2000 ch sans effort, nouvel iPad dans la cabine de conduite et natel pour alerter directement l'ambulance en cas d'urgence – en Suisse, les gares de triage sont dotées d'une électronique de dernière génération. Une visite à Michael Schildknecht, spécialiste RCP à Romanshorn, aide à comprendre les manœuvres de triage d'aujourd'hui et de demain.



D'une simple pression du doigt, le spécialiste RCP Michael Schildknecht actionne l'Am 843 de 80 tonnes. Les données de chaque wagon sont saisies sur un appareil mobile avant d'être transmises à la centrale via le réseau de téléphonie mobile.

Texte et photos: Jean-Pierre Ritler

Mardi matin, à la gare de triage de Romanshorn. Il pleut et le Lac de Constance, tout proche, est dans le brouillard. Lentement, Michael Schildknecht pousse vers l'avant le joystick de sa télécommande. La locomotive bleu-rouge démarre dans un ronflement, s'ébranle comme pilotée par des fantômes puis rapproche en douceur deux wagons de marchandises. L'image fait penser à un petit garçon jouant avec son train mais il n'en est rien: Michael Schildknecht a 33 ans et la locomotive est une Am 843 de 80 tonnes et de plus de 2000 ch. Pourtant le petit joystick actionne le mastodonte avec autant de précision que s'il s'agissait d'un jouet.

Le téléguidage par radio fait partie de ces appareils électroniques de plus en plus présents dans l'univers de la manœuvre, autrefois exclusivement manuel. Au poste de conduite, Michael Schildknecht dispose d'un iPad sur lequel sont stockés tous les documents de sécurité. Il a dans sa poche un natel d'urgence, qui appelle automatiquement les secours en cas de danger, et un dispositif de saisie mobile des données du wagon de marchandises.

La fierté du mécanicien

Il y a 16 ans, à l'époque où Michael Schildknecht terminait son apprentissage d'employé d'exploitation aux CFF, on était loin d'imaginer de tels développements. Les premiers sont apparus en juillet 2004 avec l'arrivée de l'Am 843, d'abord équipée de série d'un dispositif de télécommande, puis constamment enrichie de nouveaux outils électroniques.

«Heureusement, cette évolution s'est faite par étapes», explique Michael Schildknecht. «Ce qui a permis aux collègues plus âgés de s'adapter.» Mais son constat est sans appel: «On n'a rien sans rien. Il a fallu s'accrocher et potasser les manuels.» Au bout du compte, les efforts finissent par payer. «L'utilisation de la télécommande, en particulier, n'est pas donnée à tout le monde. Il y a beaucoup à apprendre et il faut passer un examen. L'exercice demande un sens aigu des responsabilités – mais c'est aussi une grande fierté», ajoute Michael Schildknecht.

Les avantages de la nouvelle technologie ne se discutent pas: «Aujourd'hui, beaucoup de manœuvres sont exécutées par un seul homme, là où il en fallait deux ou trois avant», ajoute le mécanicien d'Oberaach (TG). «Autrefois, actionner >

tout seul des trains était impensable. Il fallait au moins une personne postée près des wagons pendant qu'une autre guidait la locomotive.» Désormais, le mécanicien se tient avec sa télécommande là où il a la meilleure visibilité sur la voie.

Des exigences de sécurité strictes

La nouvelle technologie pose de grandes exigences en matière de sécurité. Lorsqu'un homme manœuvre seul des trains de plusieurs tonnes, il faut exclure le moindre risque. C'est pourquoi le dispositif de télécommande est uniquement réservé aux sites ayant subi un contrôle de sécurité complet. Des passages à niveau mal signalisés, des mouvements de trains trop fréquents ou des voies trop étroites constituent un risque et ne permettent pas d'utiliser la technologie.

Pour la sécurité des collaborateurs aussi, il a fallu imaginer de nouvelles solutions. Toute personne seule en manœuvre doit se manifester régulièrement ou être équipée d'un natel d'urgence. Doté d'un capteur de mouvements sensible et d'une fonction de localisation par GPS, ce «secouriste électronique» permet, en cas d'urgence, de localiser le collaborateur. Dès que le capteur

intégré à l'appareil reste immobile plus de deux minutes, le natel envoie automatiquement une alerte par SMS à la centrale de crise de Zurich-Kloten. Une liaison est alors établie simultanément par téléphone. Si le propriétaire de l'appareil ne répond pas, une ambulance est immédiatement envoyée sur les lieux. De son côté, le collaborateur peut donner l'alerte en appuyant simplement sur un bouton.

Un bureau mobile

Entre-temps, Michael Schildknecht a déjà couplé, déplacé et recomposé plusieurs formations de wagons de marchandises. A l'aide d'un appareil mobile, il saisit les données de chaque nouveau wagon. Le Wobo transmet celles-ci à l'ordinateur central via le réseau de téléphonie mobile. Chez SBB Cargo, toute personne concernée est ainsi informée en temps réel des détails sur les formations de trains, leur longueur, le lieu d'entreposage des produits dangereux et les règles de manœuvre pour les différents wagons. «Avant, je devais tout noter par écrit puis procéder à la saisie sur ordinateur au bureau. Cet appareil mobile nous simplifie énormément la tâche», reconnaît le spécialiste RCP.



Muni de sa télécommande radio, Michael Schildknecht peut composer tout seul les trains. Autrefois, la manœuvre exigeait deux personnes au moins.

Des assistants malins



Téleguidage par radio

Le rêve de tous les petits garçons: piloter par télécommande radio des locomotives de plusieurs tonnes sur simple pression du doigt.



Wobo

Le bureau mobile: grâce au dispositif de saisie électronique, les données de chaque wagon sont transmises en temps réel à l'ordinateur central.



iPad

L'électronique à la place des montages de papier: dans l'iPad personnel sont stockés tous les documents de sécurité nécessaires au pilotage d'une locomotive. La règle veut que les documents de sécurité soient disponibles en deux exemplaires. La cabine de conduite est donc aussi équipée d'un ordinateur portable contenant les mêmes données.



Natel d'urgence

Le petit secouriste: dès que le natel d'urgence reste immobile plus de deux minutes, il déclenche automatiquement une alerte et indique, grâce au GPS intégré, la localisation précise de son propriétaire.



LEA Cargo

Toujours parfaitement informé: avec l'assistant électronique LEA Cargo de Dell et un accès en ligne, le mécanicien consulte toutes les informations utiles (horaires, données de trajet, etc.).



Malgré toute cette électronique, les aiguillages sont encore mis en place manuellement.

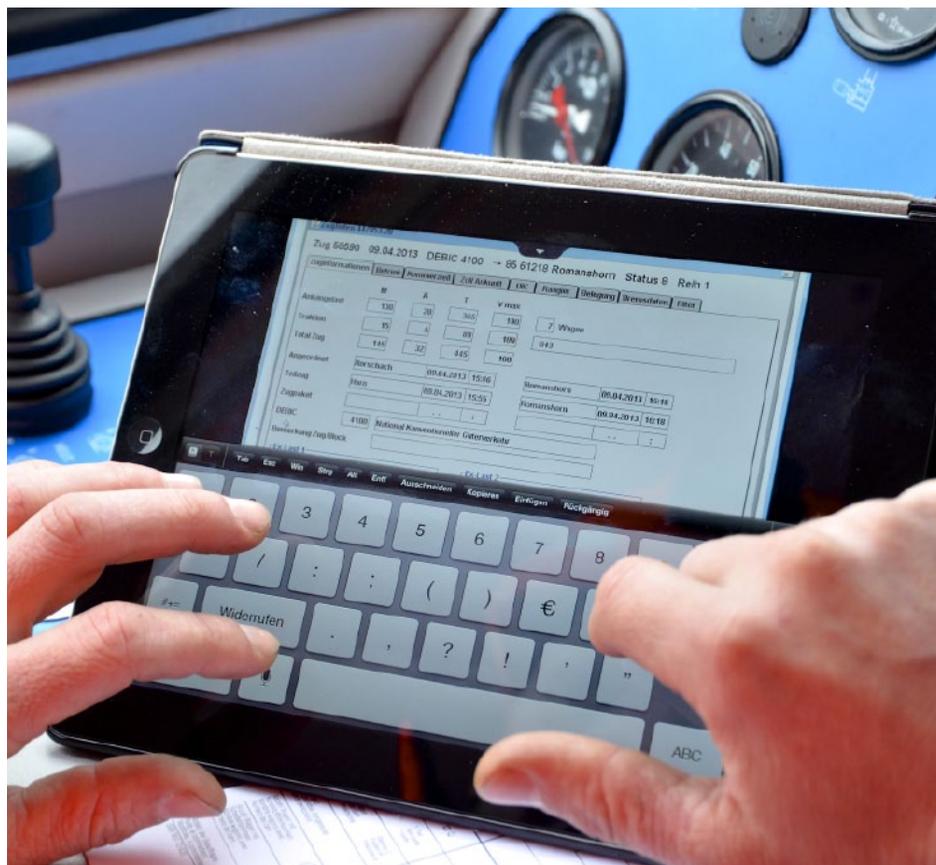
Mais ce dont il se réjouit le plus, c'est de l'iPad qui ne le quitte jamais. «Autrefois, il fallait toujours emporter des pages de règlements; heureusement, cette époque est révolue.» Cerise sur le gâteau: les collaborateurs peuvent utiliser l'iPad à titre privé. Résultat: les appareils sont mieux entretenus, les apps mises à jour par les collaborateurs, le maniement optimisé et surtout: les utilisateurs se montrent très motivés pour se familiariser toujours plus avec la nouvelle technologie.

Outre l'iPad, le mécanicien a un ordinateur portable à sa disposition. Grâce à l'assistant électronique LEA Cargo de Dell et un accès en ligne, il peut consulter en déplacement toutes les données actualisées dont il a besoin, comme les horaires ou les données de trajet. Le système est particulièrement économique, dans la mesure où il ne s'agit pas d'un logiciel développé sur mesure mais d'un produit standard sans fonction superflue.

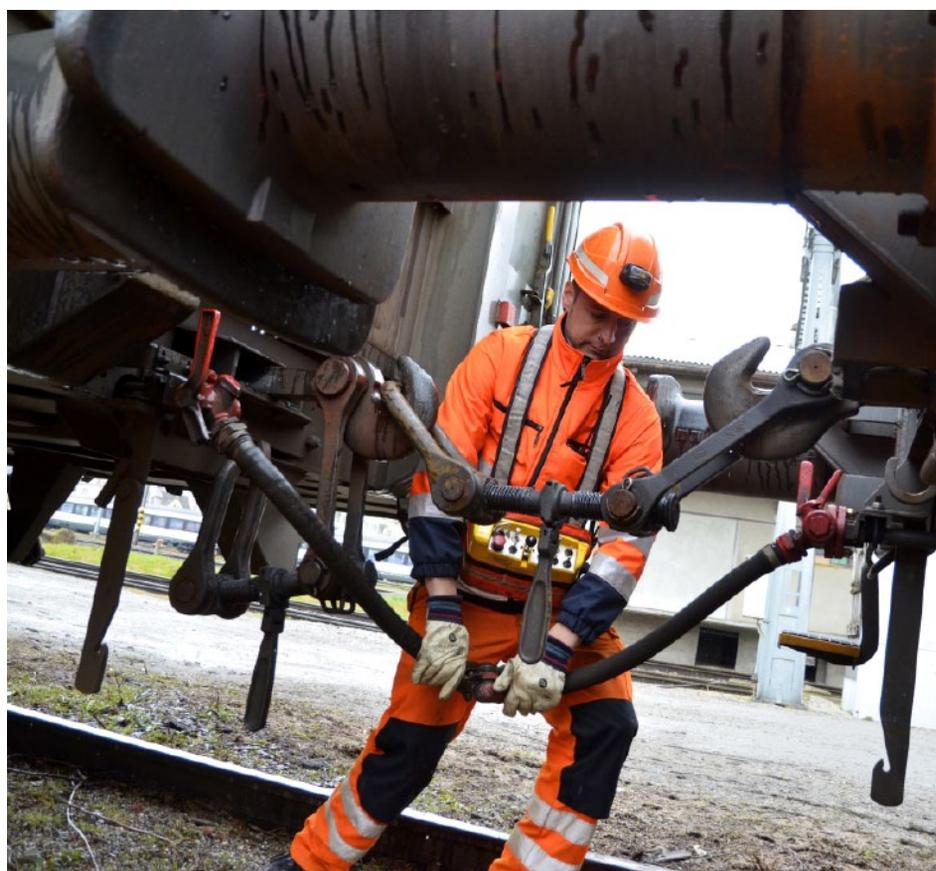
Des tâches physiques nombreuses

Malgré toute cette électronique, il faut encore faire appel à la force musculaire. Michael Schildknecht s'est glissé maintenant entre les tampons de la locomotive et du wagon pour hisser l'attelage de 35 kg sur le support de fixation et décrocher les flexibles de frein. L'air comprimé s'échappe en chuintant. Le couplage des trains entièrement automatisé devrait constituer la prochaine étape dans les manœuvres de triage. Mais pour cela, il faut d'abord que le système soit standardisé dans toute l'Europe, ce qui peut prendre encore 10 à 15 ans. L'avenir attendra donc un peu. —

 <http://bit.ly/Y1yAcV>
Vous trouverez une vidéo sur Michael Schildknecht et le métier de spécialiste de manœuvre dans le blog Cargo.



Grâce à son iPad personnel, le mécanicien peut consulter en toute commodité l'ensemble des règlements et des informations.

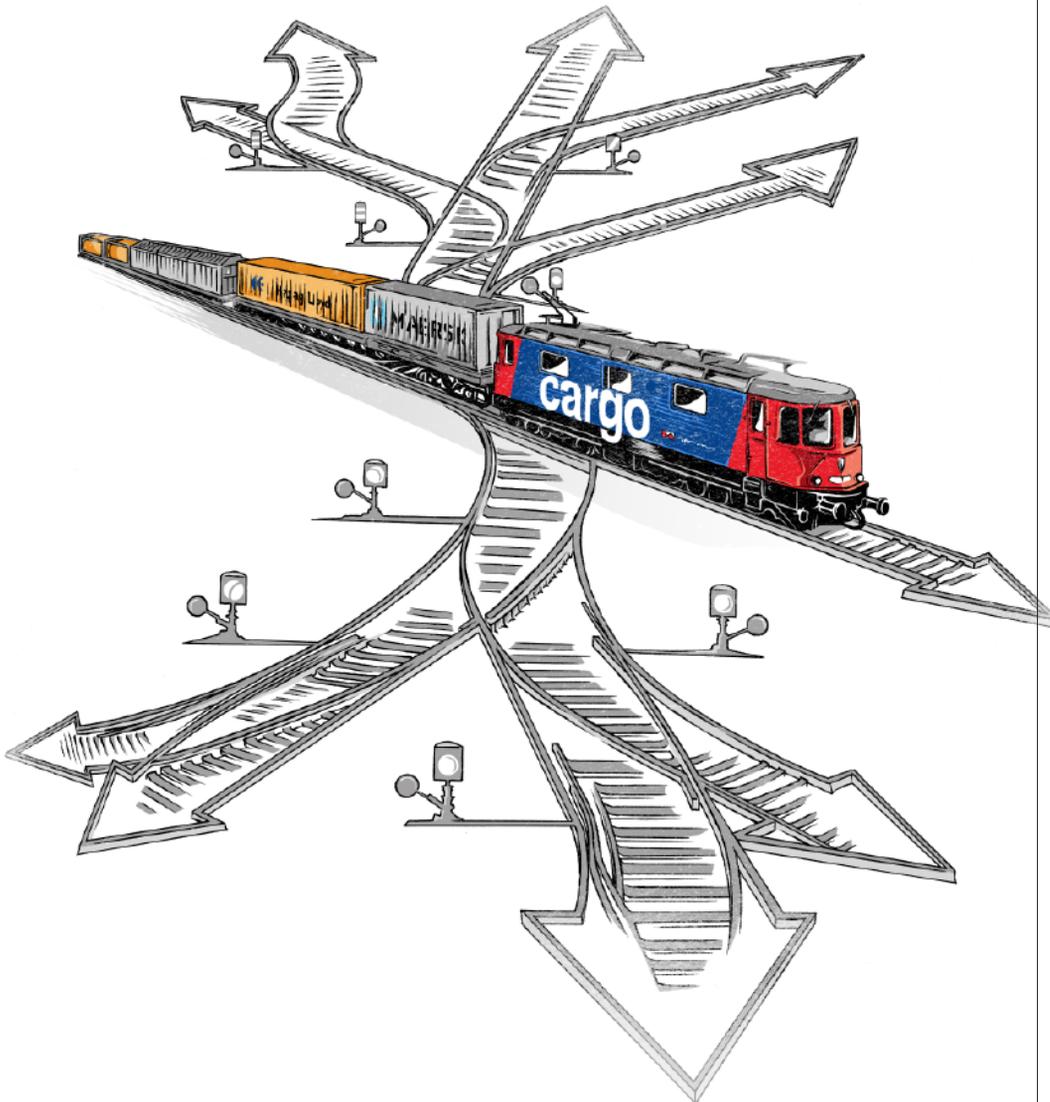


Le couplage des trains intégralement automatisé devrait constituer la prochaine grande étape dans le trafic de marchandises. Aujourd'hui, les opérations manuelles sont encore nombreuses.

Bernhard Adamek de SBB Cargo à propos du fret ferroviaire sur tout le territoire

«Il nous faut une plus grande marge de manœuvre»

Le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer un concept global pour le fret ferroviaire suisse sur tout le territoire. Quels en sont les opportunités et les défis pour le trafic de marchandises par wagons complets?



Texte: Pirmin Schilliger
Illustration: Jörn Kaspuhl

Fret ferroviaire sur le territoire: le profane ne sait pas ce que c'est. De quoi s'agit-il exactement?

BERNHARD ADAMEK: Il s'agit du trafic ferroviaire de marchandises intérieur ainsi qu'à l'import/export de la Suisse. Seul le trafic de transit transalpin en est exclu, puisque réglé depuis longtemps sur le plan de la politique du transport. Sont également concernées toutes les offres, notamment le trafic par wagons isolés, ainsi que les trains complets et le trafic combiné.

De quel volume de marché est-il question?

Le fret ferroviaire sur le territoire représente aujourd'hui une part de marché de plus de 25% de la prestation de transport totale des trafics intérieur et import/export de la Suisse. Il déleste chaque année le réseau routier suisse de plus de 3 millions de trajets en camion.

Le choix du moyen de transport est aujourd'hui principalement déterminé sur la base du prix. Est-ce le seul critère?

Des décisions d'achat entrepreneuriales sont prises dans la logistique. Le prix y détermine largement le choix du moyen de transport, mais pas exclusivement. Compte tenu de l'évolution des besoins logistiques, les solutions intermodales, la durée du transport, la flexibilité, la fiabilité et la ponctualité de l'offre sont des critères qui gagnent en importance. Tout comme les «Green Logistics». La branche du transport subit de plus en plus une pression en faveur de solutions écologiques.

SBB Cargo ne peut-elle pas proposer l'offre souhaitée par les clients sans mesures politiques?

Un fret ferroviaire performant sur tout le territoire doit pouvoir s'appuyer sur une politique du transport cohérente et stable à long terme. A défaut, il ne peut pas satisfaire les attentes des clients et perdra progressivement sa compétitivité par rapport à la route.

Que veut entreprendre SBB Cargo pour améliorer sa compétitivité?

SBB Cargo doit revoir sa copie, notamment en matière de réduction des coûts. Nous assainissons par ailleurs le trafic de marchandises par wagons complets et réduisons nos coûts structurels. Parallèlement, nous devons réussir, avec nos

clients, à mieux exploiter les ressources et à les rendre plus flexibles. Nous voulons accroître notre force de façon ciblée en nous positionnant plus largement au sein de la chaîne de valeur ajoutée logistique et en développant de nouveaux produits avec nos clients. Toutefois, les conditions cadres politiques restent le principal facteur déterminant pour la compétitivité du rail par rapport à la route.

Quels en sont les principaux points?

Afin de pouvoir réagir correctement aux exigences du marché, nous avons besoin d'une plus grande marge de manœuvre entrepreneuriale. Nous refusons les conditions unilatérales imposées à SBB Cargo sur la base des objectifs stratégiques de la Confédération. Cela conduit à une inégalité entre les différents acteurs en termes de compétitivité. Il est en outre essentiel d'augmenter et d'améliorer les capacités ainsi que la qualité de l'accès aux infrastructures. Pour finir, il faut maintenir les règles en vigueur pour le transport routier en Suisse.

A savoir?

L'interdiction de circuler la nuit et de cabotage, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et les limites de poids pour les camions.

Quelle répartition des tâches entre le rail et la route souhaitez-vous?

Pour le trafic de marchandises sur le territoire, la Confédération vise une inter-

action durable entre les modes de transport. Les CFF saluent cette orientation. Car pour nous, la durabilité a une dimension économique, écologique et sociale. L'idée selon laquelle seuls les aspects concurrentiels déterminent la répartition des tâches entre la route et le rail est aussi inappropriée que celle qui privilégie une politique de transfert sur le territoire, basée sur le modèle du trafic transalpin. Il faut que la route et le rail soient à l'avenir utilisés dans le trafic intérieur en fonction de leurs points forts et que les marchandises soient transportées dans le cadre de solutions combinées encore mieux adaptées.

Par exemple?

Au regard de l'énorme volume de trafic et des nombreuses heures de bouchon sur la A1, je pense par exemple au développement d'offres du trafic combiné sur l'axe est-ouest.

Dans le trafic import/export, une solution adaptée à l'espace européen est essentielle pour la Suisse. Des nuages se profilent toutefois à l'horizon...

Ce n'est certes pas de bon augure lorsque des pays comme la France et l'Italie arrêtent partiellement ou totalement le trafic de marchandises par wagons isolés. D'un autre côté, les pays de l'UE ne pourront pas éviter non plus de développer le trafic ferroviaire de marchandises, y compris le TWC, s'ils veulent atteindre leurs objectifs de transferts définis au niveau politique et la réduction des gaz à effet de serre visée. Quelques autres défis de taille nous attendent toutefois dans l'espace européen. Comme par exemple une politique infrastructurelle orientée sur le trafic de marchandises, la suppression des obstacles dans le trafic transfrontalier ou le développement des conditions cadres politiques pour la route et le rail. —



<http://bit.ly/10IoVxt>

Position écrite des CFF à propos du fret ferroviaire sur tout le territoire

Agenda politique

14 octobre 2010

La commission des transports du Conseil des Etats dépose la motion «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire».

24 novembre 2010

Le Conseil fédéral salue l'orientation de la motion et recommande son approbation. Le 30 novembre 2010 (Conseil des Etats), voire le 11 avril 2011 (Conseil national), le Parlement approuve la motion et mandate le Conseil fédéral pour élaborer un concept global.

13 décembre 2012

Les CFF prennent position par écrit à propos de la motion et exposent leur vision du trafic ferroviaire sur tout le territoire.

Avril à août 2013

Consultation officielle sur le concept global.

2014 (selon les prévisions)

Débat et adoption par le Parlement.

BERNHARD ADAMEK

responsable chez SBB Cargo des thèmes politiques et réglementaires et donc aussi du dossier «Fret ferroviaire sur tout le territoire».



Enquête: ce qu'en disent les experts



ULRICH WEIDMANN

Professeur à l'Institut pour la planification du trafic et des systèmes de transport (IVT) de l'EPF Zurich

«La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) revient pour deux tiers à la Confédération, qui utilise principalement ces fonds pour Rail 2000, la NLFA, l'assainissement phonique et la connexion au réseau à grande vitesse. Cela profite avant tout au trafic voyageurs, alors que le trafic de marchandises manque de moyens pour des extensions urgentes. Si l'on appliquait le principe de causalité, la RPLP serait utilisée systématiquement et de façon ciblée pour le trafic de marchandises sur rail.»



UELI STÜCKELBERGER

Directeur de l'Union des transports publics (UTP)

«Je m'investis pour que le trafic de marchandises par wagons complets (TWC) ait un avenir en Suisse. Pour cela, les acquis tels que le réseau dense de voies de raccordement, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche doivent être maintenus. La politique doit s'investir en faveur du TWC et créer les conditions cadres requises. C'est précisément en raison de ces défis importants que nous devons prendre soin du TWC et le rendre durable.»



PAUL WITTENBRINK

Professeur en transport et logistique à la Duale Hochschule de Bade-Wurtemberg

«Le trafic de marchandises par wagons isolés (TWI) ne pourra exploiter son potentiel qu'avec de nouvelles approches: renforcement et prise en compte des expéditions, contrôle de la qualité de la production, responsabilité renforcée aussi par rapport aux relations et aux régions, innovation et compétition accrue autour des meilleures solutions. Le TWI a besoin de conditions cadres efficaces, d'une sécurité de planification et d'objectifs réalistes. Pour finir, les clients doivent miser sur le système à long terme, réserver davantage de capacités fixes et développer des solutions non conventionnelles.»

Ballast

HSL Logistik

Location de locs, rentabilité accrue

Avec la location de locomotives de ligne électriques, SBB Cargo exploite depuis des années une activité annexe, bien rodée et prospère. «Cela nous permet de commercialiser de manière rentable les ressources existantes et de fidéliser des clients encore plus satisfaits», explique Frank Menzel de la gestion de la flotte chez SBB Cargo. L'entreprise allemande HSL Logistik GmbH est la principale cliente avec un volume de commandes de quelques millions à un chiffre pour l'année 2013. Basée à Hambourg, elle loue à SBB Cargo onze locomotives de type Re 482 et Re 421. Ces engins couvrent deux catégories de prestations et peuvent être utilisés par HSL Logistik de manière ciblée, selon les besoins. «Nous apprécions la qualité suisse des locomotives et leur grande fiabilité. Avec leurs diverses possibilités d'utilisation, elles nous apportent une mobilité et une flexibilité maximales», déclare Haiko Böttcher, propriétaire et directeur de HSL Logistik. L'entreprise fêtera cette année son dixième anniversaire. Le partenariat avec SBB Cargo a été mis en place en 2005.



Locomotive très prisée: l'activité de location de SBB Cargo est lucrative.

Contact

Service Clientèle

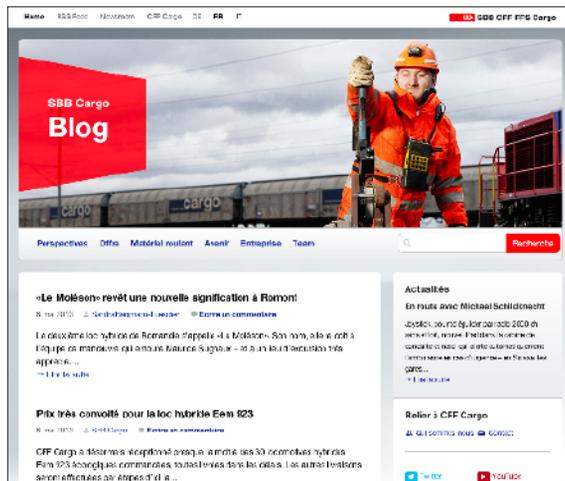
SBB Cargo SA
Service Clientèle
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle, Suisse
Tél. Suisse 0800 707 100
Fax Suisse 0800 707 010
Tél. Europe 00800 7227 2224
Fax Europe 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International

Riggenbachstrasse 8
4600 Olten, Suisse
Tél. Suisse 0800 707 100
Tél. Europe 00800 7227 2224
info@sbbcargoint.com

Chimie, huiles minérales

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



Plus actuel et plus informatif: le nouveau blog Cargo.

Nouveau look pour le blog Cargo

Le blog de SBB Cargo (blog.sbbcargo.com) arbore un nouveau look depuis début mai. Avec la page web, il constitue depuis 2007 la base de la communication en ligne de l'entreprise ferroviaire suisse. Il a pour vocation de délivrer des informations, de susciter la curiosité, de répondre à des questions et de générer des débats.

La nouvelle présentation incarne un blog d'entreprise moderne – conçu pour être agréable à lire, clair et cohérent. Par ailleurs, l'organisation en plusieurs thématiques permet aux visiteurs de s'orienter plus facilement et plus vite. Tous les articles portent un titre. En fonction des besoins des lecteurs et de la communication au sein de SBB Cargo, certains seront désormais publiés en plusieurs langues.

Faites-vous votre propre idée de ce «lifting». Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à lire, glaner des informations, partager et commenter!

Social Media



www.facebook.com/sbbcargo



blog.sbbcargo.com



www.flickr.com/cargo-blog



www.twitter.com/sbbcargo



www.youtube.com/sbbcargo



www.issuu.com/sbbcargo

Bilan annuel**Faible conjoncture**

Le bilan annuel 2012 de SBB Cargo est mitigé. Des effets négatifs, telle la faiblesse conjoncturelle persistante en Europe et la réduction des capacités industrielles en Suisse (surtout dans l'industrie du papier et de la métallurgie), ont pesé sur l'activité. La fermeture à trois reprises de la ligne de faîte du Saint-Gothard à la suite d'éboulements, a constitué un facteur aggravant. Malgré ce contexte défavorable, SBB Cargo s'en sort plutôt bien.

Sa prestation de transport, a atteint 12 132 millions de tonnes-kilomètres nettes, soit un léger recul de 1,7% par rapport à 2011. L'an dernier ont été transportées 175 000 tonnes de marchandises par jour. La perte opérationnelle s'est élevée à CHF 51,2 millions, contre CHF 46 millions l'année précédente.

Les CFF relèvent ces défis en axant l'offre de fret sur les points forts du rail.

MARTIN HALLER*nouveau chez SBB Cargo.***Trafic combiné****Nouveau responsable**

Martin Haller, 32 ans, dirige la Business Unit Trafic combiné depuis le 1^{er} mars 2013. A l'issue de ses études en économie d'entreprise, il a exercé des fonctions à Francfort et à Hong Kong, ses missions portant dans les deux cas sur l'industrie du transport. Au cours des huit dernières années, Martin Haller a travaillé chez Booz & Company en tant que consultant. C'est à ce titre qu'il a participé au projet du Trafic combiné de SBB Cargo.

Copeaux de bois**Efficacité accrue**

SBB Cargo utilise désormais un système de transbordement avec des conteneurs basculants pour tous les trafics de copeaux de bois. Le système de déchargement par retournement de la société autrichienne InnoFreight permet d'accélérer le déchargement, ce qui constitue un gain d'efficacité significatif pour les clients. Ce système de transport est en place depuis début avril.

Quatre compositions, chacune constituée de 24 wagons et 72 conteneurs, circulent au départ de différents sites en Suisse alémanique et en Suisse romande, en direction de Mortara au nord de l'Italie, où les copeaux sont ensuite transformés en panneaux de bois.

Le nouveau système s'avère plus efficace, pour le déchargement mais aussi pour le transport. «A quantité égale de copeaux, nous avons réduit d'un tiers le nombre de wagons», explique Heinz Frauchiger, Key Account Manager chez SBB Cargo.

**SASSAN RABET***pose les jalons chez Xrail.***Xrail****Sassan Rabet nommé CEO**

Xrail, l'alliance européenne pour renforcer le trafic international par wagons isolés, a nommé Sassan Rabet CEO à partir du 1^{er} mai 2013. Agé de 41 ans, ce diplômé en sciences de l'administration était auparavant CEO suppléant de Xrail. En 2001, il rejoint SBB Cargo où il occupe successivement les postes de Senior Project Manager Business Development, responsable de la gestion des produits, puis responsable Business Development Processus & Qualité Suisse. En 2008, il passe de SBB Cargo à la Central Team de Xrail. «Avec sa longue expérience du transport ferroviaire, nous sommes convaincus d'avoir trouvé en Sassan Rabet la personne qui saura poursuivre le développement de l'alliance Xrail», annonce Ferdinand Schmidt, président du conseil de surveillance de Xrail.

SBB Cargo**4200 tonnes de pierres pour la place du Sechseläuten**

Cette place au cœur de Zurich doit être redessinée. Les dalles, qui recouvriront les 14 000 m², proviennent de Vals (GR) et seront transportées par les Chemins de fer rhétiques et SBB Cargo.



Dalles des Grisons à destination de Zurich, livrées par SBB Cargo.





Nicolas Perrin (à gauche) et Thomas Amstutz dans la salle de brassage de la brasserie Feldschlösschen à Rheinfelden.

Nicolas Perrin rencontre Thomas Amstutz, CEO de Feldschlösschen

«En principe, tout peut être transporté par rail»

Le premier brasseur de Suisse est aussi l'un des plus grands clients de SBB Cargo. Discussion entre Thomas Amstutz, patron de Feldschlösschen, et Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, sur la concurrence, la politique des transports et les perspectives d'avenir.

Interview: Roy Spring
Photo: Markus Bertschi

Thomas Amstutz, on vous appelle souvent le «baron de la bière». Quel titre de noblesse attribueriez-vous à Nicolas Perrin?

THOMAS AMSTUTZ: Je ne suis pas sensible à ce genre de titre, je ne pratique pas un style de conduite hiérarchique. Je le qualifierais donc plutôt de développeur et d'assainisseur.

NICOLAS PERRIN: Cela me va très bien. L'assainissement est la base du développement de SBB Cargo. Nous avons beaucoup de bonnes idées qui ne sont malheureusement pas réalisables sans résultat positif. L'assainissement et le développement nous permettent d'investir dans l'avenir.

Feldschlösschen est un client de la première heure de SBB Cargo, puisqu'elle privilégie le rail depuis sa création en 1876. Qu'est-ce que cela signifie pour votre entreprise?

AMSTUTZ: Nous avons construit notre première voie de raccordement en 1889, alors que les CFF n'ont été créés qu'en 1902 – nous les avons donc devancés. Construire la brasserie près du réseau ferré national en 1876 était alors une décision visionnaire. Tandis que d'autres brasseurs cir-

culaient encore en calèches, Feldschlösschen disposait déjà de liaisons dans toute la Suisse et est devenue leader du marché en 20 ans. Cet esprit pionnier est toujours le nôtre aujourd'hui.

A Rheinfelden, vous disposez d'un propre service de manœuvre. Pourquoi?

AMSTUTZ: Un service de manœuvre interne nous garantit une flexibilité maximale et un rythme de traitement élevé. Mais nous entretenons aussi un lien affectif avec le rail. Une ancienne loc à vapeur de manœuvre de 137 ans, la «Tigerli» de Krauss-Maffei, est en effet conservée sur le site de la brasserie. A Dietikon et Givisiez, la collaboration avec SBB Cargo se déroule parfaitement.

«Et malheur, si une bouteille n'est pas réfrigérée correctement!»

THOMAS AMSTUTZ

PERRIN: Comme le rail, les brasseries ont une longue tradition. Feldschlösschen pratique un bon marketing dans ce sens. Mais ce n'est pas tout: tradition est aussi synonyme de responsabilité et de défi.

Cela se ressent clairement chez Feldschlösschen, et au sens positif. Et j'apprécie bien sûr beaucoup que cela soit symbolisé par une loc à vapeur.

Pourquoi Feldschlösschen est-elle prédestinée pour le trafic ferroviaire?

AMSTUTZ: En principe, tout peut être transporté par rail, ce n'est qu'une question de conception. Nous sommes fidèles à notre stratégie depuis 137 ans: notre concept logistique est entièrement axé sur le rail. 60% de nos biens sont acheminés par le rail pour la distribution en gros. Nos centres de distribution disposent tous d'une voie de raccordement.

PERRIN: Feldschlösschen compte parmi nos principaux clients. En décidant d'axer le concept logistique sur le rail, ils ont accordé une grande confiance à SBB Cargo. Cela nous incite à fournir une prestation parfaite au quotidien, afin de confirmer l'adéquation de cette décision.

AMSTUTZ: Nous nous fixons, nous aussi, constamment des tâches qui nous obligent à être ultra performants. Nous avons ainsi participé, par exemple, aux trois dernières Fêtes fédérales de lutte suisse. Autrement dit: il y a un stade quelque part dans la nature, sans aucune infrastructure, où durant un week-end, se rendent 200 000 personnes qui veulent pouvoir consommer de la bière et des boissons. Et >

Feldschlösschen Boisson SA, Rheinfelden

Feldschlösschen est un des premiers et des plus gros clients de SBB Cargo.

Pour le premier fabricant de boissons et de bière de Suisse, le transport ferroviaire est important depuis la création de l'entreprise en 1876. La ligne de la Bözberg passe à proximité immédiate du site Feldschlösschen qui dispose d'une voie de raccordement directe depuis 1889.

Chiffres clients 2012

255 000 t

de marchandises transportées par Feldschlösschen via SBB Cargo dans 12 360 wagons.

20 000 t

de malt ont été livrées à Rheinfelden dans 400 wagons de SBB Cargo.

35 000 t

de matériel consignés ont été livrés par SBB Cargo à Rheinfelden et Rhäzüns.

malheur si une seule bouteille n'est pas correctement réfrigérée. C'est un véritable tour de force et c'est cela que j'entends par compétence logistique.

Quelle est l'importance de la logistique dans votre entreprise?

AMSTUTZ: Lorsqu'on livre directement plus de 30 000 clients, il faut bien maîtriser la logistique. Chaque jour, nous réfléchissons à la façon d'acheminer le plus simplement, rapidement et écologiquement possible la bière et l'eau minérale jusque dans les caves des restaurants. Nous voulons être complètement neutres en CO₂ dans le futur. C'est-à-dire nous rapprocher au maximum du client en train et parcourir les derniers kilomètres sans émissions nocives, de préférence avec des camions électriques.

Qu'attendez-vous de SBB Cargo?

AMSTUTZ: Avant tout plus de flexibilité et d'innovation. Nous voulons que SBB Cargo fasse un grand pas en avant dans le trafic combiné. Nous avons communiqué nos visions à SBB Cargo. Il s'agit à présent de les concrétiser.

PERRIN: Il est clair pour nous que nous devons davantage satisfaire les besoins du marché avec des solutions rail/route. D'un côté, la logistique est de plus en plus centralisée et de l'autre, des colis de plus en plus petits doivent être acheminés rapidement et avec flexibilité chez le client final. Sur les longues distances, notre concept prévoit d'acheminer les marchandises comme avec un RER. La distribution sur les derniers kilomètres est plus efficace par la route.

La logistique et la politique des transports ont-elles des objectifs communs?

PERRIN: Une infrastructure de transport performante et durable est très importante pour l'économie, la politique locale et le transport. Les capacités disponibles ne cessent de diminuer, tout comme les moyens financiers. Il s'agit du système global et non pas de la lutte rail/route. Avec le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), la Confédération prévoit de développer l'infrastructure ferroviaire. De plus, dans les deux prochaines années, la politique se concentrera sur les conditions cadres du trafic ferroviaire de marchandises. Et là, nous avons des objectifs communs.

«Les CFF revendiquent leur soutien au trafic de marchandises suisse.»

NICOLAS PERRIN

Quelles sont les principales mesures de la politique des transports?

PERRIN: Les CFF revendiquent leur soutien au trafic de marchandises suisse. Et nous revendiquons notre orientation entrepreneuriale, car nous sommes convaincus de fournir ainsi la meilleure prestation pour l'économie suisse et l'approvisionnement du pays. En contrepartie, nous attendons que les conditions cadres rendent le trafic ferroviaire de marchandises rentable. Et l'accès compétitif à l'in-

frastructure en est une des premières conditions. Cela concerne, d'une part, les terminaux et voies de raccordement. Et, d'autre part, la qualité et la garantie des sillons horaires ainsi que les coûts d'utilisation. Il y a là encore du potentiel en matière de politique des transports.

AMSTUTZ: Le rail doit arriver à être compétitif face à la route. Cela ne sert à rien de se faire porter le chapeau mutuellement. Si l'on essaie d'empêcher la concurrence par des interventions politiques, on détruit la concurrence et tout le monde est perdant. Une concurrence plus rude aurait toutefois aussi des répercussions positives pour le rail.

Le secteur de la bière a aussi connu des bouleversements, de nombreuses brasseries suisses très anciennes ont disparu...

AMSTUTZ: Avec le cartel de la bière, nous avons vécu jusqu'en 1991 ce qui se passe lorsqu'on maintient un marché en vie artificiellement. Sans cette réglementation, Feldschlösschen serait peut-être ce qu'est Carlsberg aujourd'hui: le numéro 4 mondial. A l'époque, le groupe nordique a cherché la croissance hors de ses frontières, alors que les brasseurs suisses se sont laissés vivre. En revanche, d'autres entreprises non réglementées ont réussi, comme Nestlé, ABB ou Swatch. SBB Cargo aussi peut tirer une leçon de cet exemple négatif. C'est pourquoi je dis toujours à Nicolas Perrin: «Proposez-nous des solutions attractives qui sont rentables pour nous.»

PERRIN: Pour moi, l'échange avec des personnes engagées constitue un perfectionnement. Et c'est le cas avec Thomas Amstutz, car nous entretenons un échange franc et direct, constructif et sans détours. Cela me convient parfaitement, car c'est le seul moyen d'innover et de devenir meilleur. Feldschlösschen pourra ainsi profiter durablement et nous boirons, à l'avenir aussi, de la bière transportée par SBB Cargo. —



<http://bit.ly/11ZBQU4>

L'intégralité de la rencontre

THOMAS AMSTUTZ, 45 ANS,

est le CEO de Feldschlösschen Boissons SA à Rheinfelden. Cet économiste d'entreprise a commencé sa carrière chez Unilever avant de devenir CEO de Hero Suisse et de travailler à l'étranger pendant quatre ans pour le groupe Carlsberg.



Autoroute roulante

*Markus Bertschi est photographe free-lance
et un observateur averti du détail.*



«Le 18 décembre 2012, j'étais sur les routes dans le canton d'Appenzel Rhodes-Intérieures. C'était le carnaval. Soudain j'ai aperçu sur la route principale cette énorme pièce montée de mariage. La logistique, pour une fois sous un angle nouveau.»

Evelyne Binsack, aventurière et guide de montagne

«Le facteur humain est un risque imprévisible»

Texte: Robert Wildi

Photo: Markus Bertschi

A bicyclette du col du Grimsel jusqu'au pôle Sud – Evelyne Binsack a eu cette idée folle il y a 11 ans. Cette guide de montagne et sportive de l'extrême l'a toujours gardée à l'esprit. Evelyne Binsack a donc commencé à planifier son projet et s'est rendue en Antarctique en voyage de reconnaissance, quatre ans avant le coup d'envoi de «l'expédition de ma vie», en septembre 2006. «Je devais savoir ce que l'on ressent par moins 55 degrés Celsius, comment on noue ses chaussures par de telles températures ou comment on fait ses besoins en plein air.»

Manipuler des lacets par un froid extrême a été l'un des nombreux éléments qui ont marqué le programme de préparation intense de la Nidwaldoise de 45 ans, domiciliée dans l'Oberland bernois. L'entraînement physique et avant tout un mental à toute épreuve étaient indispensables pour cette aventure de l'extrême de 16 mois. Avec le recul, Evelyne Binsack déplore une impasse. «J'ai fait l'économie d'un entraînement de vélo intensif avec sac de 40 kg et pensais que j'y arriverais bien une fois en route.» Elle a dû payer de sa personne. Au cours des premières semaines à bicyclette, elle a souffert de douloureuses contractures musculaires.

Flocons d'avoine en Antarctique

Le fait de modifier son itinéraire en dernière minute et de raccourcir ainsi ce premier trajet à bicyclette s'est soldé en sa faveur. Sur la côte atlantique portugaise, elle a pris un bateau qui l'a menée aux Etats-Unis. Son idée première était de traverser toute l'Afrique et d'y prendre la mer pour l'Antarctique. «J'appréhendais ce-

pendant d'être confrontée dès le départ à des problèmes politiques ou religieux.»

La question de la sécurité personnelle s'est tout de même posée pour Evelyne Binsack. Au Mexique, elle a été importunée par des hommes à maintes reprises. «Mes nerfs et mon énergie ont été mis à rude épreuve.» Son ami d'alors est donc venu de Suisse pour l'accompagner dans sa traversée des pays d'Amérique du Sud. Auparavant, elle se cachait derrière les roches et les buissons pour dormir et n'allumait jamais de feu. «Le facteur humain est un risque imprévisible», dit-elle.

Les actes de violence ont déstabilisé cette aventurière invétérée. Une connaissance de la région lui a proposé de l'aide pour traverser les pays d'Amérique centrale, à savoir le Guatemala, le Nicaragua, El Salvador et le Honduras, et a organisé une escorte privée. «Le danger venant de l'homme lui-même m'a préoccupée tout le long et a constitué l'élément le plus imprévisible de ma logistique.»

Pour le reste, Evelyne Binsack n'a pas eu de problème majeur. Dans ses bagages de 40 kg fixés sur son vélo, elle avait toujours assez de nourriture et d'eau. Elle se ravitaillait en chemin et allait aussi parfois au restaurant. «Pour les trajets plus longs à travers des étendues inhabitées, je remplissais mes poches de flocons d'avoine, de Nutella, de lait en poudre et de bananes.» Nourriture lyophilisée pour l'Antarctique. C'est à Puna Arenas, au sud du Chili, quent Evelyne Binsack a effectué la traversée. Le dernier tronçon était une marche à pied de 1200 km à travers la neige et la glace. De la côte antarctique jusqu'au pôle Sud. Quatre

guides locaux ont accompagné Evelyne Binsack, qui a tiré une luge de 115 kg contenant de l'essence pour le réchaud, les sacs de couchage, les tentes et avant tout beaucoup de vivres. Sa mère âgée de 80 ans avait même réussi à lui faire parvenir en cachette un grand fromage suisse au Chili.

Des ennuis avec la douane péruvienne

La Suissesse n'a eu aucun problème d'entrée dans les 16 pays qu'elle a traversés pour les besoins de son expédition au pôle Sud. «Aucun pays n'exigeait de visa.» Seules les autorités péruviennes ont causé des ennuis: les douaniers exigeaient un permis de conduire pour son vélo. Comme elle n'en avait pas, on a voulu le lui confisquer. «J'ai respiré un bon coup et ai commencé à pester dans un espagnol fleuri», rigole-t-elle. Ça a fait des miracles.

Aujourd'hui l'aventurière est convaincue d'une chose: pour parcourir 25000 km à bicyclette et à pied, il faut une logistique astucieuse certes, mais aussi un don d'improvisation et surtout de la volonté. Où l'être humain puise-t-il cette dernière? C'est la question qu'elle n'a eu de cesse de se poser depuis son retour. Fin mars de cette année, Evelyne Binsack est repartie pour de nouvelles aventures. Equipement de montagne sous le bras, appareil photo et itinéraire détaillé dans son sac, l'alpiniste a pris l'avion pour l'Himalaya et escalade en ce moment même le Mont Everest. Sur la paroi verticale, elle doit maîtriser chaque prise avec les crampons, pitons, mousquetons et la corde. Un défi logistique qui peut, pour une fois, être d'une importance vitale. —



SBB CFF FFS Cargo

Nous sommes là où des objectifs sont atteints ensemble.

Nous prenons tout de façon très personnelle: en particulier la satisfaction de notre clientèle et la qualité de nos prestations. Grâce à notre savoir-faire en matière de transport, nous comprenons les besoins de nos donneurs d'ordres et garantissons ainsi des prestations d'avenir. Pour un objectif commun.
www.sbbcargo.com

