

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo.

3 | 08



Céréales. 4

Fenaco tributaire de transports flexibles

Wagons complets. 8

Le point fort de SBB Cargo

Tunnel. 14

1,3 million de tonnes en circulation.

Suivez le guide. 16

Leçons de vol aux oiseaux.



Photo de saison.

Ecran de veille: téléchargez maintenant.

Une multitude de tuyaux s'enchevêtrent dans la minoterie Swissmill à Zurich. La société est un des plus gros clients de Fenaco, l'entreprise des paysans suisses pour les paysans suisses. SBB Cargo fait en sorte que les céréales se trouvent au bon moment au bon endroit, grâce au trafic de marchandises par wagons complets – la solution de transport pour les petites unités (photo: Bernhard Lochmatter). Découvrez le voyage virtuel de nos transports à travers l'univers visuel de ce magazine – en écrans de veille! Téléchargez-les tout simplement sur votre ordinateur. Profitez-en!





L'enlèvement. Transports et marchandises.

Chères lectrices, chers lecteurs,

Vous avez devant vous le nouveau magazine *cargo*: si la présentation et le contenu ne diffèrent pas de fond en comble, nous les avons toutefois rafraîchis. Ainsi, nous mettons encore davantage nos clients, leurs entreprises et leur logistique sur le devant de la scène. L'aventure du transport doit avant tout être une aventure d'entreprise. Par ailleurs, vous pourrez lire dans chaque édition la chronique d'un spécialiste en logistique (page 17) et apprendrez dans la rubrique Nouvelles du marché des informations actuelles de nos clients (page 13). Le magazine *cargo* est plus coloré, met en avant davantage de personnes et propose plus d'interaction – dès maintenant, vous trouverez aussi le magazine *cargo* en ligne sur www.cargomagazin.ch (article page 7).

Le thème majeur de cette édition est le trafic de marchandises par wagons complets. Celui-ci constitue l'offre de SBB Cargo la plus importante pour l'économie suisse du transport de marchandises. 3500 clients sont rattachés au réseau ferroviaire. SBB Cargo souhaite garantir et consolider ce trafic, conjointement avec ses clients. Pour ce faire, de meilleures conditions cadres sont nécessaires. Ainsi seulement pourrons-nous, à l'avenir aussi, garantir à nos clients de façon durable des transports quotidiens économiques et écologiques. Vous en saurez plus en lisant la page 7 et sur www.cargomagazin.ch.

Adrian Kohler
Responsable Marketing & Communication SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **L'entraide des paysans.**
Fenaco est tributaire de transports flexibles.
- 7 **Ballast.**
Site Internet. Comparatif des émissions.
- 8 **Trafic par wagons complets.**
L'offre la plus importante de SBB Cargo.
- 10 **Epine dorsale de l'économie.**
Ou l'importance du trafic par wagons complets.
- 12 **Transport de bouteilles.**
Par le rail, de la verrerie à la brasserie.
- 14 **Ligne diamétrale.**
1,3 million de tonnes de matériaux d'excavation.
- 16 **Le suivi de l'ibis chauve.**
Trafic transalpin pour de drôles d'oiseaux.
- 17 **La logique logistique.**
«Logistique» vient de «loger».
- 18 **Horaire des trains.**
Stefan Kreuzmann pour SBB Cargo.

L'homme qui s'engage pour le bon grain :
Fortunat Schmid.



De l'entraide au dépassement de soi.

Fenaco commercialise entre autres près de la moitié de la récolte céréalière de Suisse, ce qui fait de lui le principal acteur sur le marché agricole local. La pénurie de céréales sur le marché mondial met ce groupe florissant face à de nouveaux défis.

TEXTE : URSULA HOMBERGER – PHOTOS : BERNHARD LOCHMATTER



Le bureau de Fortunat Schmid, responsable de secteur chez Fenaco, est sobre, à l'image du bâtiment dans lequel il se trouve, à Winterthur. Cette discrétion correspond à la philosophie de Fenaco qui, en quinze ans d'existence, est

Nous devrions prendre soin de nos paysans.

Fortunat Schmid

devenu l'un des principaux groupes de l'agronomie suisse, de façon quasi inaperçue. Pourtant, le groupe continue à se décrire comme une «entreprise d'entraide des paysans suisses» – entreprise d'entraide certes, mais qui dispose de nombreuses marques, unités et filiales. Parmi elles, Volg, Landi et Agrola sont les plus connues.

Fortunat Schmid est membre de la direction du groupe de secteur «Céréales, oléagineux et matières premières», dit GOF, et responsable Gestion de la qualité, Logistique et Projets. Le secteur commercial GOF achète aux paysans des céréales et des oléagineux pour les vendre ou les transformer en fourrage mixte dans ses propres usines. Celui-ci sera à son tour revendu aux agriculteurs. Et c'est là que réside l'une des particularités de Fenaco: les paysans auxquels Fenaco appartient par le biais des coopératives agricoles (Landi) sont tout à la fois propriétaires, fournisseurs et clients. Ceci constitue un défi de taille: l'agriculteur céréalier souhaitera vendre ses produits au prix le plus élevé possible, tandis que l'éleveur voudra acheter son fourrage au prix le plus bas possible.

Des installations performantes.

«Fenaco doit réussir un exercice de haute voltige», explique Fortunat Schmid. Cet ingénieur agronome HES connaît bien les deux parties et n'en juge pas une meilleure que l'autre: il sait aussi qu'il existe une dépendance mutuelle. Cela fait vingt-deux ans que Schmid est au service de Fenaco, ou plutôt de sa filiale Volg; fils d'agriculteur lui-même, il a grandi dans le canton des Grisons.

«Fenaco remplit cette tâche en regroupant l'offre sur le marché en minimisant les coûts en termes de commercialisation et de logistique et en investissant en même temps dans des installations de production performantes

pour le fourrage», poursuit Schmid. Le groupe a ainsi mis en service en 2002 l'une des usines de fourrage mixte les plus modernes d'Europe, à Herzogenbuchsee dans le canton de Berne. L'usine, qui tourne en trois-huit, transforme chaque jour jusqu'à 1500 tonnes de matières premières (céréales, soja et autres).

Cet exemple illustre le défi logistique qui vient s'ajouter au facteur économique-politique et auquel doit faire face le GOF: tout au long de l'année, il faut garantir un afflux continu de marchandises, bien que la récolte des céréales ne prenne que deux à trois semaines. Dans ce laps de temps, les agriculteurs livrent leurs céréales dans l'un des cent points de collecte du réseau de coopération. Pour des raisons de

Un demi-million de tonnes sur 650 liaisons.

SBB Cargo transporte chaque année un bon demi-million de tonnes de céréales, d'oléagineux et de fourrage pour Fenaco.

Les transports se déroulent avec de fortes fluctuations saisonnières (avec des pics au moment des récoltes en été), au sein d'un grand réseau, composé de 130 lieux de départ et de 100 lieux de réception répartis dans toute la Suisse. Au total, cela fait donc 650 liaisons à assurer. Les lieux de départ sont les points de collecte des céréales des coopératives agricoles et, pour les importations céréalières, les ports bâlois. C'est là qu'est générée la moitié du volume de transport.

Fenaco possède quatre-vingt voies de raccordement. Des wagons céréaliers de type Tagnpps sont utilisés pour le transport. Entre trente et cinquante wagons circulent chaque jour pour Fenaco et ses clients principaux, par exemple Swissmill à Zurich (voir photo). Ceci fait de lui l'un des plus importants clients de SBB Cargo dans le trafic des marchandises par wagons complets. Les transports routiers s'effectuent principalement par l'entreprise de transport du groupe, Traveco, qui, avec 255 véhicules, achemine plus de 2 millions de tonnes de marchandises par an pour le groupe Fenaco et pour les clients tiers.





Fourrage mixte pour le bétail suisse: Ufa, filiale de Fenaco.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

130 lieux de départ en Suisse
(gares et points de desserte)

DESTINATION

100 lieux de livraison en Suisse
(gares et points de desserte)

DISTANCE

de 20 à 520 km

MARCHANDISE

Céréales, oléagineux,
matières premières fourragères

WAGONS

Tagnpps (wagons céréaliers)

DESTINATAIRES

Moulins à huile et à céréales,
usines de fourrage, entrepôts

place, jusqu'à 100 000 tonnes devront ensuite être déplacées. Le GOF doit se mettre d'accord avec les points de collecte, les usines et les entrepôts sur ce qui doit être transporté et sur la destination, pour éviter une pression de l'offre sur le marché et des coûts de stockage inutiles. Avant même la récolte, Schmid et ses collaborateurs tentent d'estimer comment celle-ci se passera, quels volumes pourront être vendus comme céréales boulangères et lesquels pourront être transformés ou stockés comme céréales fourragères.

Tributaire des importations.

La disponibilité céréalière est un sujet plus brûlant que jamais chez Fenaco. Alors que la Suisse est pratiquement en situation d'auto-

suffisance pour les céréales boulangères, elle est encore tributaire des importations pour près de 60% en ce qui concerne le fourrage. Un rôle majeur incombe donc au GOF en tant qu'importateur – rôle qui devient de plus en plus difficile face à la pénurie mondiale des céréales. «Nous nouons des partenariats et concluons des contrats pour assurer nos arrières», avoue Fortunat Schmid. «Mais il est tout à fait possible qu'un fournisseur ne puisse plus être pris en considération en raison de la pénurie céréalière dans son pays et des restrictions d'exportation décidées par son Etat. La sécurité absolue n'existe pas.»

Fortunat Schmid est persuadé que l'année 2007 entrera dans l'histoire comme un revirement de tendance: «Après de longues années

de productions excédentaires et de chutes de prix sur le marché mondial, on commence à prendre conscience que les matières premières alimentaires sont limitées.» Dans les cinq à dix années à venir, il estime que la sécurité d'approvisionnement devrait encore être garantie: «C'est pourquoi il faut prendre soin de nos paysans.» Fenaco s'engage donc pour que les matières premières continuent à être cultivées en Suisse et pour que les usines de transformation qui garantissent les achats aux agriculteurs soient conservées.

Une dépendance mutuelle.

Fenaco est conscient de sa responsabilité dans cette situation. Le groupe est prêt à investir dans des installations de production tournées vers l'avenir, mais doit en même temps avoir la garantie de pouvoir les exploiter en dépit du nouveau contexte des marchés céréaliers mondiaux et des conditions générales agro-politiques. Cela ne sera possible que si les paysans suisses sont en mesure de livrer suffisamment de céréales. Et c'est justement là que le bât blesse: «Un possible accord de libre-échange agricole avec l'UE ou une suppression des droits de douane dans le cadre des négociations de l'OMC mettrait les paysans face à de grands défis. Tandis que leurs coûts de production tels que rémunérations, semences, engrais, machines mais aussi coûts extra-agricoles restent les mêmes ou augmentent, ils obtiennent des prix plus bas pour leurs productions. On leur envoie ainsi de faux signaux alors que les réserves en céréales diminuent de par le monde», s'inquiète Schmid. Au vu de la situation actuelle, la politique agricole devrait donc attacher à nouveau plus d'importance à la sécurité d'approvisionnement à long terme, outre les intérêts économiques. ■

Fenaco en chiffres

Fenaco a été créée en 1993 comme entreprise d'entraide des paysans suisses, à partir de six fédérations de coopératives agricoles. Dans les 342 coopératives agricoles (Landi) sont organisées 50 000 exploitations agricoles (80% des paysans suisses). En partenariat avec ces coopératives, Fenaco fournit aux agriculteurs des moyens de production, reprend leurs productions, les transforme et les commercialise. Par ailleurs, Fenaco exploite les chaînes de commerce de détail Volg et Landi. Depuis sa création, le groupe n'a cessé de croître; il compte aujourd'hui plus de 80 secteurs d'activité et filiales, dont Ufa (fourrage mixte), Agri Natura (transformation de viande), Ramseier (boissons) et Agrola (carburants).

Fenaco emploie 7500 collaborateurs, dont un tiers dans le commerce de détail, un tiers dans l'industrie de transformation alimentaire et un tiers dans le secteur agricole. En 2007, son chiffre d'affaires consolidé s'élevait à 4,875 milliards de francs (3 milliards d'euros), et son bénéfice à 64 millions de francs (40 millions d'euros).



Aller de l'avant, en ligne – www.cargomagazin.ch

Le nouveau portail web www.cargomagazin.ch, actualisé et approfondi, à la fois concis et très documenté, permet d'accéder aux services de SBB Cargo en direct.



A partir de ce numéro, les clients et les partenaires de SBB Cargo, ainsi que les lecteurs du magazine *cargo*, profitent d'un avantage certain: sur le nouveau site web www.cargomagazin.ch, les prestations de SBB Cargo et celles de ses clients sont accessibles en direct.

Simple et étoffé.

La page d'accueil définit déjà le style: clair, élégant, facile d'accès, proche des clients et doté de nouvelles fonctions, SBB Cargo devient ainsi la plate-forme de données actuelles et informatives à l'intention des spécialistes.

Les éléments-clés sont les entretiens vidéo avec les clients. Ils viennent couronner les galeries photos, les diaporamas, les économiseurs d'écran et les e-tools comme le calcul interactif du CO₂ par EcoTransIT (voir l'énoncé succinct sur cette page).

Les éditions en ligne du magazine version papier (archives) complètent des dossiers spéciaux réunis sur les thèmes du transport ou des clients d'entreprise. A l'avenir, les accès directs à des sujets comme l'étude du marché de la logistique en Suisse devront être élargis et aménagés.

www.cargomagazin.ch



Nouveau responsable SBB Cargo International.

Le 1^{er} juillet 2008, Edmund Prokschi, 53 ans, a été élu par la direction de SBB Cargo au poste de responsable du secteur d'activité International. En août 2004, il a été chargé, conjointement avec Annette Jordan, de l'élaboration de l'organisation nationale en Allemagne et fait aussi office de directeur de SBB Cargo Deutschland. Là-bas, il est responsable des activités de distribution. Prokschi prend ainsi en charge sa nouvelle fonction en plus des ses tâches actuelles.

Comparer les émissions de manière plus précise.

EcoTransIT compare les émissions de gaz nocifs du transport de marchandises entre le chemin de fer, les poids lourds, le bateau et l'avion.

L'outil Internet EcoTransIT peut désormais prendre en compte dans les calculs des paramètres tels que le facteur de charge, le taux de retour à vide et le type de transbordement. Ce contenu optimisé a été présenté le 24 juin à la European Environment Agency (EEA) à Copenhague. EcoTransIT a été conjointement développé par SBB Cargo et d'autres sociétés ferroviaires

européennes, l'Université de Hanovre, ainsi que l'«Institut für Energie- und Umweltforschung» indépendant de Heidelberg. Le programme est accessible via le site Internet www.ecotransit.org. Il permet à l'utilisateur de comparer les émissions de gaz nocifs et la consommation d'énergie du transport de marchandises entre le chemin de fer, les poids lourds, le bateau et l'avion.

Dressez votre comparatif des émissions: www.ecotransit.org/sbb



Agenda.

4/5 septembre

Efficient Consumer Response Day (ECR-Tag), Zurich.

17 septembre

Débats parlementaires sur le trafic de marchandises, Palais fédéral, Berne.

22 au 24 octobre

25. Deutscher Logistik-Kongress, Berlin.

13/14 novembre

Stahl Düsseldorf.

Un réseau – 3500 «coopérateurs».

Le trafic de marchandises par wagons complets constitue la principale prestation fournie par SBB Cargo aux expéditeurs suisses. Dans un contexte de concurrence particulièrement vive, il est désormais essentiel de relever de nouveaux défis et d'améliorer les conditions cadres.

Voir le texte correspondant page 10 ►

TEXTE : SUSANNE WAGNER – PHOTOS : GIAN VAITL





Côté gauche: La solution de transport pour petites unités: l'équipe de la Production Régionale Cargo vient chercher les wagons chez chacun des clients disposant d'une voie de raccordement.

Tout en haut: Des transports sur mesure: 323 points de desserte, 200 solutions clients et plus de 3500 clients desservis.

En haut, à droite: Les clients du trafic de marchandises par wagons complets (TWC) investissent dans leurs voies de raccordement. Ils sont en quelque sorte des coopérateurs du réseau.

En haut: La qualité haut de gamme est l'une des raisons qui permettent au TWC de concurrencer la route.

A droite: 2100 collaborateurs ont réalisé un chiffre d'affaires de plus de 400 millions de francs pour le trafic de marchandises par wagons complets.





Des solutions de transport au cas par cas: le trafic de marchandises par wagons complets.

Texte illustré par les photos des pages 8 et 9.

Le premier train suisse transportait déjà des marchandises en plus de ses passagers. Sur la ligne reliant Zurich et Baden, longue de 30 kilomètres, le petit train surnommé «Spanisch-Brötli-Bahn» transportait également des petits pains espagnols – la spécialité en pâte feuilletée d'un boulanger de Baden.

La solution pour les unités.

De cette ligne est né ensuite un système ferroviaire complexe. La grille de desserte du trafic de marchandises par wagons complets de SBB Cargo couvre maintenant tout le pays. Et le nombre des clients dépasse désormais les trois mille. «Nos clients sont en quelque sorte des coopérateurs du réseau», explique Adrian Keller, responsable du marché suisse de SBB Cargo. 3500 clients sont ainsi rattachés au réseau ferroviaire public. «Les clients investissent dans leurs voies de raccordement. Ces investissements se rentabilisent seulement si le réseau peut être sécurisé et développé.»

Outre la fiabilité et l'efficacité, de nombreux clients voient dans le bilan CO₂ positif un argu-

ment de plus en plus décisif pour miser sur le train. Seule son offre de desserte extrêmement ramifiée permet à SBB Cargo de proposer des transports adaptés aux besoins des clients et de contribuer ainsi largement à un écoulement des trafics respectueux des ressources.

Le trafic de marchandises par wagons complets est la solution adaptée aux petites unités de transport puisqu'il intègre des wagons isolés et des groupes de wagons: l'équipe de la Production Régionale Cargo vient généralement chercher les wagons individuellement chez chaque client disposant d'une voie de raccordement. Les wagons sont d'abord rassemblés à la jonction de diverses voies de raccordement, le plus souvent une gare, puis conduits vers la «gare avec équipe» de la production régionale avant de rejoindre les gares de triage. Les équipes de manœuvre regroupent les wagons en fonction de leur destination

finale et les acheminent ensuite dans la région voulue. 3000 wagons chargés circulent ainsi sur le réseau chaque jour – 40% d'entre eux pour des trafics d'import/export.

«SBB Cargo est bien positionnée actuellement par rapport aux concurrents du rail et de la route. Les clients apprécient la qualité haut de gamme de la prestation de transport», commente Keller. En 2007, le taux de ponctualité dépassait 93%.

L'acheminement de wagons isolés et de groupes de wagons d'une voie de raccordement à une autre est un processus qui reste toutefois compliqué, coûteux et qui demande beaucoup de main d'œuvre. Selon Adrian Keller, il est impératif de sécuriser le système dense des voies de raccordement pour que les grandes quantités de marchandises restent acquises au rail. Les voies de raccordement doivent être sans

« Nos clients doivent avoir un accès garanti au rail. »

Le patron de SBB Cargo, Nicolas Perrin, défend avec véhémence le trafic de marchandises par wagons complets en Suisse. Et ce, malgré l'imminence d'importants investissements, ou précisément pour cette raison.

INTERVIEW: ADRIAN KOHLER ET CHRISTOPH RYTZ
PHOTOS: EQ-IMAGES



Nicolas Perrin, SBB Cargo met à l'ordre du jour le trafic de marchandises par wagons complets. Pourquoi?

Le trafic de marchandises par wagons complets a toujours été important pour SBB Cargo. Il génère un tiers de notre chiffre d'affaires. Il y a deux ans, SBB Cargo a créé les secteurs d'activité International et Suisse, privilégiant ainsi clairement le marché national. A présent, nous voulons garantir et développer ce trafic. Et son importance ne cessera de croître.

Dans quelle mesure?

Le trafic de marchandises par wagons complets est, d'une part, la plus grande contribution de SBB Cargo en matière de politique régionale. D'autre part, il est aussi l'épine dorsale logistique de l'économie suisse. Le réseau est très performant. Nous compensons l'inconvénient des courtes distances par une productivité supérieure à la moyenne.

Ailleurs, le trafic de marchandises par wagons complets a pratiquement été supprimé.

Nous avons toujours cru en un réseau de trafic vaste et performant. On s'est d'ailleurs moqué de nous en maint endroit. Mais depuis, de grandes compagnies ferroviaires misent, elles aussi, à nouveau sur le trafic de marchandises par wagons complets.

Le trafic de marchandises par wagons complets ne semble toutefois pas rapporter gros.

cesse rénovées pour permettre une utilisation égale des capacités du réseau de desserte – dans une conjoncture économique plus difficile. La pose d'aiguillages modernes est indispensable pour raccorder de manière sécurisée les installations ferroviaires privées au

Nos clients sont en quelque sorte des coopérateurs du réseau.

Adrian Keller

réseau technologiquement très pointu des CFF. «Au cours des années à venir, les moyens seront plutôt utilisés pour des rénovations que pour la construction de nouvelles voies de raccordement. Il convient donc de discuter d'un emploi plus flexible des contributions de la Confédération en matière de voies de raccordement», explique Adrian Keller.

Le prix des sillons est déterminant.

Que les expéditeurs puissent continuer à disposer à l'avenir d'un réseau écologique sur

tout le territoire, dépend de la politique des prix des sillons. Le prix de l'utilisation des sillons est régi par la loi. Le système actuel de tarification grève plus le trafic marchandises que le trafic voyageurs puisqu'il repose sur le poids du train. Les subventions et réductions consenties actuellement sur le prix du sillon compensent ce déséquilibre. Or leur maintien n'est pas assuré.

Pour que le prix du sillon reste compétitif à l'avenir, il ne doit pas dépasser le niveau du prix réduit actuel. Ainsi, on pourrait envisager de fixer l'indemnité du prix du sillon plus en fonction de la qualité des sillons que du poids du train. Le trafic marchandises doit souvent se battre pour obtenir des sillons dans l'horaire serré du trafic voyageurs, et il arrive qu'il doive se contenter de qualités moindres.

SBB Cargo travaille d'arrache-pied pour développer de nouveaux concepts d'offre et de production. Selon A. Keller, «le cadencement de l'horaire du trafic marchandises est à l'ordre du jour pour assurer l'avenir du trafic par wagons complets. Comme pour toutes les activités réseau, l'augmentation de la productivité est la clé du succès.» ■

Le trafic de marchandises par wagons complets en chiffres

Dans le trafic marchandises par wagons complets (TWC) de SBB Cargo, les wagons isolés et les groupes de wagons sont acheminés sur un réseau couvrant tout le territoire suisse.

SBB Cargo déplace par le biais du TWC **3250 wagons par jour** (55 tonnes de poids utile/à l'acceptation) sur une distance moyenne de **120 kilomètres**. Ce qui fait 21 450 000 tonnes-kilomètres. Si les camions devaient effectuer cette prestation, il faudrait que **7150 camions** supplémentaires (25 tonnes de poids utile) circulent chaque jour.

323 points de desserte, environ 200 solutions clients, au total plus de **3000 voies de raccordement desservies**.

2100 collaborateurs pour le secteur d'activité Suisse, dont plus de 400 mécaniciens.

442 millions de francs de chiffre d'affaires (2007). 276,2 millions d'euros (taux de conversion: 1.60).



La question n'est pas là. Notre mission consiste à proposer en Suisse, sur tout le territoire et en toute autonomie, un réseau pour les clients du trafic marchandises. Beaucoup d'investissements surviennent actuellement pour remplacer un certain nombre de wagons et de locomotives, nous avons besoin d'un rendement supérieur.

Des experts affirment que cela ne peut pas aller de pair.

Il y a certes un conflit d'objectifs entre «un réseau couvrant tout le territoire» et «une exploitation en toute autonomie». En Suisse, nous disposons par ailleurs d'une structure onéreuse avec de courtes distances. Et malgré tout, SBB Cargo a réalisé un bon résultat en 2007. Il existe à long terme d'énormes besoins financiers, car il faut investir pour remplacer les wagons et les locomotives. Ce n'est qu'avec les clients que SBB Cargo pourra relever ce défi.

Comment comptez-vous poursuivre le développement du trafic de marchandises par wagons complets ?

Nous avons besoin de nouveaux concepts d'offre et de production. C'est dans cette optique que nous avons lancé le projet Cargo PASS. Ce faisant, nous utilisons les sillons de façon encore plus performante, avec des horaires de plus en plus denses. De plus, nos clients doivent avoir un accès garanti au rail, via des voies de raccordement et des terminaux performants. Pour ce faire,

les conditions-cadres doivent être appropriées, comme par exemple la tarification des sillons. Ce n'est que dans ces conditions que SBB Cargo atteindra la productivité requise.

SBB Cargo veut augmenter les prix en 2009. Pourquoi ?

Les coûts continuent d'augmenter. La forte demande de matières premières telles que l'acier fait grimper les prix du matériel. En outre, l'électricité et le diesel sont également devenus plus chers, et les salaires augmentent aussi. Ces dernières années, l'évolution des prix n'a pas tenu compte de cette hausse des coûts. Au contraire: avec la libéralisation au niveau international, les prix ont chuté. Le marché a pu profiter par ailleurs de meilleurs produits. Aussi devons-nous à présent investir dans le réseau du trafic intérieur suisse. Ces investissements doivent être assurés à long terme.

Vous avez déjà serré la vis des prix en 2008.

L'augmentation prévue s'avère modérée, comparée à la route et à l'évolution des prix de ces dernières années. Les prix continueront de grimper dans le secteur du transport.

Ne serait-ce pas un avantage compétitif si vous laissiez les prix au niveau actuel ?

Les taux de croissance montrent que nous nous sommes apparemment positionnés sur le marché avec de bons produits à des prix raisonnables. Les clients veulent nos produits et sont prêts à y mettre le prix.

Les prix augmenteront-ils à nouveau en 2010 ?

La tendance à la hausse des coûts de matériel et d'énergie touche de plein fouet la branche des transports. Et comme l'inflation grimpe elle aussi, nous prévoyons d'autres augmentations.

L'assainissement se déroule-t-il comme prévu ?

Nous devons continuer à mettre en œuvre les mesures avec rigueur et persévérance. C'est là le seul moyen pour garantir l'offre à long terme. Les choses sont en bonne voie. La phase la plus difficile arrivera l'année prochaine. Toutes les mesures devront alors être opérationnelles.

SBB Cargo cherche-t-elle des partenaires pour le trafic international ?

Oui, nous recherchons un partenaire opérant au niveau international depuis cet été. Son objectif sera de développer la performance et l'offre pour le compte de SBB Cargo. J'espère que nous disposerons d'une présélection d'ici à la fin de l'année.

Qu'est-ce qui vous donne la certitude que SBB Cargo réussira ce «turnaround» ?

Nous avons des collaborateurs efficaces et motivés. Et nos clients utilisent et apprécient nos prestations. C'est sur cela que nous misons.

L'intégralité de l'interview de Nicolas Perrin est disponible sur www.cargomagazin.ch.





Transbordement: un bonheur sans casse.

SBB Cargo continue d'élargir son offre au nord de l'Italie avec une nouvelle plate-forme de transbordement à Camnago-Lentate. Par le biais de celle-ci, la compagnie est en mesure de transporter 60 millions de bouteilles de verre vides par an, de la région de Milan directement à la voie de raccordement de Feldschlösschen, pour le compte de Fertrans.

TEXTE: RETO NEYERLIN – PHOTOS: BERNHARD LOCHMATTER

Dans la région du Golfe aussi, on boit de la bière. 60 millions de bouteilles de la bière sans alcool «Moussy», brassée par Feldschlösschen Boissons SA, sont livrées chaque année à l'Arabie saoudite et aux Etats voisins (cf. cargo N° 2 | 2008).

Et qui dit bière exceptionnelle, dit aussi bouteille très spéciale. Celle-ci est fabriquée à la Vetreria di Corsico Vidrala, une verrerie près de Milan. Les bouteilles vides prennent la direction de Rheinfelden, d'abord par camion, puis par le rail pour la majeure partie du voyage.

Transfert avec saut de qualité.

C'est SBB Cargo Italia qui se charge de ce transport pour le compte du prestataire de services logistiques ferroviaires Fertrans. Les bouteilles vides sont transbordées des camions sur le train à la plate-forme LTM de Lentate sul Seveso. Cette cinquième et toute nouvelle plate-forme de SBB Cargo dans le nord de l'Italie a une capacité de stockage de 25 000 mètres carrés et est spécialisée dans la marchandise palettisée.

A partir de là et depuis le 1^{er} mars, le rail expédie 60 millions de bouteilles en verre par an en Suisse – un transport jusqu'alors exclusivement routier.

Le rail pour tout.

«Avec le transport routier, il y avait toujours des problèmes», explique Massimilino Caglio, responsable de la filiale Fertrans à Chiasso. «C'est pourquoi nous avons promis au client de changer de moyen de transport.» Ce transfert sur le rail permet de supprimer chaque année >

600 trajets par camion, qui rejetteraient 200 tonnes de dioxyde de carbone dans l'atmosphère. C'est surtout la disponibilité des wagons qui a fait pencher la balance en faveur de la compagnie ferroviaire suisse. Les bouteilles de verre vides arrivent tous les mois avec ponctualité

SBB Cargo propose un bon rapport qualité/prix.

Massimiliano Caglio

et en toute sécurité à Rheinfelden dans une centaine de wagons équipés de cloisons de séparation, via le trafic de marchandises par wagons complets de SBB Cargo. «Avec SBB Cargo, nous avons désormais trouvé un partenaire fiable qui propose un bon rapport qualité/prix», se réjouit Caglio.

Le responsable de filiale apprécie tout particulièrement la simplicité de la saisie des ordres par CIS-online, le système informatique de Cargo. Outre la commande des wagons et la formation des trains, SBB Cargo se charge aussi de l'exécution des formalités douanières à Chiasso en collaboration étroite avec Fertrans, et même de l'organisation des camions pour le préacheminement. «Nous assumons la totalité du trajet pour Fertrans, depuis la verrerie jusqu'à la voie

de raccordement de Feldschlösschen», affirme Paolo Lang, le Key Account Manager concerné.

Fertrans et SBB Cargo sont liés par de longues années de coopération. Des transports d'élimination communs d'Italie en Suisse sont aussi prévus à l'avenir par le biais de la plate-forme LTM. Les premiers transports-tests doivent s'effectuer en septembre, à destination de Lausanne et de Genève.

Même les tomates, le vin et l'eau.

Newsped Transport & Logistics SA à Chiasso est un autre client de longue date qui tire profit de la nouvelle plate-forme. Newsped expédie des tomates, du vin et de l'eau pour Denner, Coop et d'autres détaillants suisses vers les centrales de distribution en Suisse. «Nous entretenons une collaboration continue et intense avec LTM et SBB Cargo, afin que les transports se déroulent conformément aux consignes des clients», précise Cinzia Pedio de Newsped. La nouvelle plate-forme de LTM donne apparemment satisfaction. A tel point que Newsped fait aussi effectuer des transports de bois et de sable depuis l'Allemagne et l'Autriche vers l'Italie par SBB Cargo à Camnago-Lentate. Il en va de même pour Italsempione Satis à Chiasso, qui confie le transbordement de transports de grumes à LTM. ■

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Lentate

DESTINATION

Rheinfelden
(canton d'Argovie)

DISTANCE

323 km

MARCHANDISE

Bouteilles de verre

WAGONS

Hbbil

DESTINATAIRE

Feldschlösschen



Les plates-formes: des éléments-clés en Italie.

Outre Turin, Desio, Brescia et Lonato, avec la plate-forme de Camnago-Lentate, SBB Cargo dispose désormais de cinq stations de transbordement au nord de l'Italie, qui sont à chaque fois exploitées conjointement avec un partenaire. Pour réussir en tant que compagnie ferroviaire en Italie, des plates-formes de transbordement comme celles-ci sont d'une importance cruciale. Car contrairement à la Suisse, peu d'industries disposent de voies de raccordement, de sorte que le préacheminement et le post-acheminement doivent pratiquement toujours s'effectuer par camion. Les plates-formes sont entièrement intégrées à l'ensemble du réseau de SBB Cargo et font partie de l'axe qui va des ports de la mer du Nord jusqu'en Italie.

NOUVELLES DU MARCHÉ

Cursus diplômant

L'université de St-Gall propose un nouveau cursus en gestion logistique. Les participants développent leurs compétences techniques sur la base de modèles, de concepts et de méthodes axés sur la pratique. La formation en alternance s'adresse à des spécialistes rompus aux tâches directionnelles, titulaires ou non d'un diplôme universitaire, issus des secteurs logistique, production, transport et trafic ou autres secteurs apparentés.

www.diplom-logistik.unisg.ch



Manor récompensé

Le système de simulation de Manor SA a convaincu le jury de l'European Logistics Association (ELA): la chaîne de magasins a obtenu la troisième place au concours décernant le European Logistics Award. Avec plus de 100 grandeurs d'influence et 200 relations quantitatives, le système de simulation couvre des potentiels d'optimisation dans la chaîne d'approvisionnement. Sur le long terme, Manor SA compte pouvoir réaliser plusieurs millions de francs d'économie.

www.manor.ch



Que signifie modal split?



Le mot latin modus signifie «le mode, la manière». En l'associant à l'anglais split – «partage» – cela exprime la manière de se mettre en mouvement et donc le moyen de transport ou partage modal. Dans les statistiques de transport, le modal split détermine la distribution d'un transport sur différents modes d'acheminement. Ainsi, un certain nombre de trains, bus, bateaux, poids lourds, piétons et cyclistes sont soumis au modal split.



SBB Cargo évacue **les matériaux d'excavation.**

SBB Cargo a obtenu le marché pour le transport des matériaux d'excavation du tunnel du Weinberg. Le nouveau tunnel ferroviaire est une pièce maîtresse de ce qu'on appelle la ligne diamétrale, sous la ville de Zurich. Au total, jusqu'à 1,3 million de tonnes de matériaux d'excavation devra être évacué hors du tunnel.

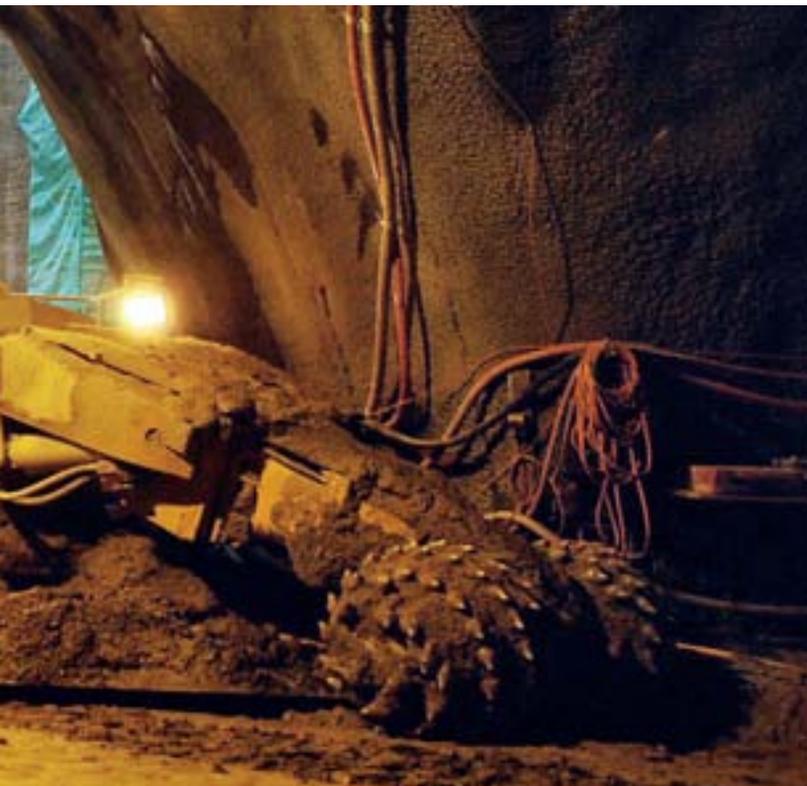
TEXTE: SUSANNE PERREN – PHOTOS: CFF

Ce gros contrat que SBB Cargo a décroché en s'imposant face à une concurrence internationale très vive, est un véritable défi logistique. Jusqu'à sept trains de marchandises chargés devront trouver un sillon chaque jour et s'ajouter au trafic journalier déjà dense de la gare de Zurich-Oerlikon. Cela requiert un maximum de compétences en matière de logistique de transport et des connaissances spécifiques sur l'exploitation ferroviaire des CFF. «Pour nous, il est essentiel que ces transports puissent être

effectués avec une certaine flexibilité, selon nos contraintes horaires. Nous tablons pour ce faire sur l'expérience de SBB Cargo et de son réseau d'exploitation ferroviaire», précise Josef Bolliger, responsable de projet du consortium Tunnel Weinberg, le commanditaire des transports.

Planifier avec des inconnues.

Pendant la première phase de la construction, qui a débuté en mars et qui s'achèvera en >



Les excavateurs creusent une nouvelle voie de communication sous la gare centrale de Zurich.

automne 2008, trois trains circulent quotidiennement pour commencer. En 2009, l'avancement au tunnelier débutera: on prévoit alors qu'1,1 million de tonnes de matériaux d'excavation devra être évacué dans 1400 trains complets de seize wagons chacun (wagons ouverts à benne basculante de type Fans-u). Soit six à sept paires de trains par jour.

Le mandat surpasse les opérations antérieures en complexité et est «un chef-d'œuvre de compagnon pour SBB Cargo», selon les termes

Ce contrat est un chef-d'œuvre de compagnon pour SBB Cargo.

Mark Wildi

de Mark Wildi, chef de projet SBB Cargo. «Jusqu'à présent, nous avons respecté les calendriers parce que nous avons trouvé la solution optimale.» Lorsqu'ils sont chargés à plein, les trains sont trop lents pour circuler sur la ligne très fréquentée entre Oerlikon et Glattbrugg, – le chemin le plus direct pour ral-

lier leur destination; ils doivent donc faire un détour par Winterthur et Bülach. «La situation à la gare d'Oerlikon exige une collaboration étroite avec la direction de CFF Infrastructure», explique Wildi.

A la minute près.

Les matériaux d'excavation sont livrés via Bülach et Schaffhouse à Wilchingen-Hallau, à la décharge de l'entreprise Hablützel. Les transports circulent de jour – du lundi au vendredi – suivant le rythme d'exploitation du chantier. Sur les lignes Winterthur-Bülach et Rafz-Schaffhouse, les trains de marchandises suivent des lignes à voie unique.

De Schaffhouse à Wilchingen-Hallau, ils franchissent en outre un tronçon sans caténaire avec une pente de 17%. «Pour que tout le concept fonctionne avec six à sept trains, la logistique de transbordement à Oerlikon doit être réglée à la minute près», ajoute Mark Wildi. ■

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Zürich-Oerlikon

DESTINATION

Wilchingen-Hallau

DISTANCE

49 km

MARCHANDISE

Matériaux d'excavation

WAGONS

Wagons ouverts à benne basculante de type Fans-u

DESTINATAIRE

Société Hablützel

Ligne diamétrale Zurich.

Les CFF augmentent la capacité de la gare centrale de Zurich. A partir de 2013, la ligne diamétrale passera en double voie sous la ville de Zurich, d'Altstetten à Oerlikon, via la gare centrale. Parallèlement à la ligne diamétrale, la gare centrale de Zurich élargit son offre en prestations et en magasins: environ 2500 mètres carrés de surface de nouveaux magasins vont voir le jour dans le nouveau passage conduisant à la Gessnerallee et dans celui de la Löwenstrasse.



En cours de négociation.

Actuellement, SBB Cargo est encore en négociation pour la livraison de gravier et de voussoirs destinés à l'ouvrage spectaculaire qu'est le tunnel qui passera sous la ville de Zurich et qui mènera à la nouvelle gare souterraine de la Löwenstrasse. Les voussoirs sont les éléments de construction qui composent le mur interne du tunnel. Ils sont utilisés lors de l'avancement au tunnelier.





Des aigilleurs du ciel pour un drôle d'oiseau.

Autrefois, l'ibis chauve était très doué pour traverser les Alpes. Aujourd'hui, l'homme doit lui réapprendre l'itinéraire.

TEXTE : MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION : MICHAEL MEISTER

Quand le 18 août 2003, un ULM décolla de l'aérodrome de Scharnstein en Autriche, il transportait un «fret» très particulier – pas à son bord, mais dans son sillage: 21 jeunes ibis chauves.

L'ibis chauve est un oiseau dont la chair est si savoureuse que cela lui fut fatal: il fut exterminé au XVII^e siècle en Europe. Seules deux colonies ont survécu à ce jour: l'une au Maroc de 200 individus et l'une en Syrie d'une douzaine de volatiles.

Cet oiseau bizarre à la face dépourvue de plumes, dont l'ancienne présence dans les

Préalpes inspira de nombreux toponymes, doit être réintroduit en l'Europe. Jusqu'à présent, on a déjà réussi à réacclimater de nombreuses espèces d'animaux. Mais chez l'ibis chauve, un problème particulier se pose – d'ordre logistique.

C'est par où les Alpes, s'il vous plaît?

L'ibis chauve est en effet un oiseau migrateur. Lorsque l'été s'achève, il s'envole pour d'autres horizons. Cet instinct migrateur est ancré en lui. Mais malheureusement pour lui, contrairement aux oiseaux chanteurs p. ex., le trajet migratoire n'est pas inné. Les ibis chauves réintro-

duits, qui n'ont pas de congénères plus âgés comme instructeurs, s'envolent dans n'importe quelle direction et ne reviennent plus jamais.

C'est pourquoi, si l'homme veut réintroduire cet oiseau, il doit aussi devenir son instructeur. C'est du moins l'avis de l'équipe spécialisée en ibis chauves qui, depuis 2002, ne se contente pas d'élever ces oiseaux, mais les entraîne aussi avant de les accompagner vers leur territoire d'hiver au sud des Alpes. Johannes Fritz, responsable de projet, s'est lui-même posé en «père d'adoption», car les oiseaux suivent leurs parents. A Scharnstein, ces anges-gardiens humains tentent ainsi «d'imprégner» les jeunes >

volatiles, comme on dit dans le jargon. Fritz séjourne tous les jours près de ses protégés. Pendant le vol (et avant cela, pendant les entraînements), il portait le même T-shirt jaune que lorsqu'il s'occupait d'eux et attirait les oiseaux en appelant et sifflant derrière lui. «Imprégnier les oiseaux de notre présence est notre compétence-clé, explique Fritz. Piloter, c'est techniquement pointu, mais ça s'apprend.»

Atterrissage et grève des vols.

La première traversée des Alpes ne se déroula pas comme prévu. L'imprégnation des oiseaux était trop faible et il y eut des problèmes techniques. Les appareils volants étaient trop rapides et devaient sans cesse attendre les oiseaux en décrivant des cercles. Finalement, les volatiles furent amenés petit à petit dans des véhicules jusqu'à la lagune d'Orbetello en Toscane, prévue pour devenir leur quartier d'hiver. Mais en 2004, l'expérience fut à nouveau tentée avec des appareils capables de voler lentement à 45–55 kilomètres par heure, et réussit – malgré un atterrissage en catastrophe de l'engin, des conditions météorologiques défavorables et une grève de 3 jours par les oiseaux en Ombrie. Les volatiles parcoururent les 858 kilomètres en 14 jours de vol et 22 jours de repos.

Les oiseaux doivent faire preuve de flexibilité. Fritz explique que normalement, ils volent à midi. Mais ces appareils volants ultralents appelés paraplanes – ne peuvent voler que lorsqu'il y a le moins de turbulences: le matin. La distance journalière moyenne s'élevait à 61 kilomètres lors du premier voyage, la plus longue étape ayant été de 90 kilomètres. Depuis, les deux premières générations de volatiles prennent leur envol d'elles-mêmes et parcourent jusqu'à 380 kilomètres en une journée. Fritz précise qu'ils y arrivent, car ce sont de bons planeurs qui savent exploiter le thermique et le vent arrière.

A ce jour, l'objectif du projet reste la recherche, mais bientôt la réintroduction de l'ibis chauve pourra débuter avec la technique expérimentée en Autriche, en Bavière et en Suisse. Alors peut-être ces oiseaux se familiariseront-ils à nouveau avec cette région comme jadis, lorsque le premier «ornithologue» les décrivit: l'empereur Frédéric II de Hohenstaufen, au XIII^e siècle. ■



CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Aérodrome de Scharnheim, Autriche

DESTINATION

Laguna di Orbetello, Toscane

DISTANCE

858 km

MARCHANDISE

Jeunes volatiles

MOYEN DE TRANSPORT

Paraplane (monoplace)

DESTINATION

La liberté



Une logistique intelligente – logique non ?

Chers logisticiens,

Que ce soit en économie ou en sciences, la logistique s'est métamorphosée en une discipline à part entière. Désormais, tout le monde réclame à grands cris «la logistique intelligente». S'agit-il d'un battage publicitaire managérial ?

La supposition selon laquelle la logistique a quelque chose à voir avec la logique se conçoit aisément. Cela voudrait toutefois dire que chaque logisticien agirait «de manière logique» et quelque peu intelligente (et non pas au gré des coïncidences). Quelle illusion! La racine du mot logistique se retrouve dans le mot «loger». Les logisticiens décident sites, des hébergements et des possibilités d'entreposage, ce qui ne conduit pas en soi à une procédure logique ou à des fonctions logistiques (issues des mathématiques).

D'autres prétendent que la logistique n'a rien à voir avec la valeur ajoutée, qu'elle est improductive et devrait être évitée. Si nous les croyions, la logistique et la gestion intelligente, créatrice de valeur, s'excluraient l'une l'autre. «Le logisticien intelligent» doit-il alors se concentrer sur la valeur ajoutée, pour trouver une justification à son existence? En économie d'entreprise, l'utilité crée la valeur. Un client fait l'expérience de l'utilité d'un produit lorsqu'il prend possession de celui-ci. La disponibilité physique du produit suppose que celui-ci soit mis à disposition au bon endroit et au bon moment, avec toutes les informations importantes pour le client. Des départements tiers sont ensuite compétents pour d'autres éléments d'utilité, par exemple un design accrocheur. La logistique n'est donc pas tout, mais sans logistique rien ne va plus!

La logistique est intelligente quand la disponibilité des produits chez les clients ou aux points de besoin est assurée à un niveau élevé et que les processus logistiques sont les plus efficaces, c'est-à-dire que leur exécution implique peu de ressources. Dans l'idéal, le pilotage des flux de marchandises est assisté par une télématique du trafic innovante.

Aujourd'hui, des systèmes de mise à disposition et de planification des trajets traitent des informations actuelles sur le trafic, «on trip», à savoir en cours de route. Les goulets d'étranglement à court terme sur le réseau routier ou de fret ferroviaire sont ainsi contournés. A l'avenir, de telles solutions prévoient une communication active entre les différents véhicules.

«Une logistique intelligente» est judicieuse d'un point de vue technologique. Il appartient au zèle missionnaire de logisticiens convaincus de déterminer comment des malentendus internes et externes à la communauté logistique peuvent être évités.

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

Une réflexion tactique, une orientation pratique.

Stefan Kreuzmann retravaille tous les jours l'indicateur officiel de SBB Cargo. C'est lui et son équipe qui donnent la cadence.

TEXTE : SUSANNE PERREN – PHOTO : GEORG ANDERHUB

Les joueurs d'échecs ne pensent pas de la même manière que les amateurs de jeux de hasard. C'est une réflexion stratégique, tout en variantes et en éventualités. Si Stefan Kreuzmann, responsable de la planification et du contrôle de la production (PPS) chez SBB Cargo, n'est lui-même pas un joueur d'échecs, il raisonne tous les jours comme tel.

«La planification et le contrôle de la production garantissent l'horaire Cargo», explique-t-il. Et de poursuivre: «Nous tradui- >



sons l'offre commerciale de nos 3500 clients en un horaire stable.» C'est l'une des tâches les plus complexes chez SBB Cargo.

Ce sont eux qui tirent toutes les ficelles: Stefan Kreuzmann et son équipe PPS calculent le nombre nécessaire de locomotives et de mécaniciens. Ils élaborent aussi avec SBB Infrastructure un plan des sillons et répondent aux nouveaux besoins des clients.

Des questions suivies d'effets.

L'exemple de l'eau minérale montre qu'on n'en a jamais fini avec un horaire. En été, pendant les jours de pointe, deux fois plus de wagons qu'au début du mois de janvier quittent l'installation de remplissage Aproz de Migros à Ardon. «Nous ne pouvons pourtant pas considérer chaque transport de manière isolée, et devons décider, sur la base des variations saisonnières des trafics clients, combien de trains il nous faut tel jour, sur tel trajet. Nous recherchons la solution idéale en termes de coûts et de besoins clients», affirme le spécialiste du réseau. L'exploitation du réseau joue aussi un rôle déterminant. Les pics de capacités sont un thème récurrent dans l'horaire: ils offrent une marge de manœuvre et doivent être lissés pour que les trains puissent être mieux exploités.

Un travail de réflexion avec beaucoup de questions et de conséquences: a-t-on besoin d'un mécanicien à 8h30 ou à 9h? Un train suffit-il ou en faut-il deux? Et que se passerait-il si le train passait par Brigue et non par Lausanne? Pourrions-nous faire l'économie d'un train au pied sud du Jura? «Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses», estime-t-il, avouant être fasciné par ce processus. Bien que les voies et les aiguillages soient prédéfinis, l'activité ferroviaire permet une grande liberté d'action. Ce faisant, les connaissances de ses 65 collaborateurs sont pour lui cruciales. » Sur la base de notre expérience, nous rassem-

3 questions

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

Mon élément!

Vous souvenez-vous de votre premier transport?

Quand j'étais écolier, j'organisais les excursions scolaires.

Quel talent auriez-vous voulu avoir?

Jouer du piano, j'ai raté ça.

blons beaucoup d'idées. C'est décisif et passionnant.» Cette manière de procéder en dit long sur son travail quotidien: des délais, encore des délais, toujours des délais. Mais comment caser 3500 demandes de transports dans un réseau emprunté tous les ans aussi par plus de 300 millions de personnes?

Approche et marges de manœuvre.

«Nous créons un concept de base sous la forme d'un horaire annuel qui englobe les 323 points de desserte du trafic de marchandises par wagons complets et les solutions supplémentaires sur mesure. Puis nous passons sans cesse cet horaire de base en revue, à la recherche de nouvelles marges de manœuvre», explique Stefan Kreuzmann. A chaque moment du jour ou de la nuit, il sait ce qui se trame sur le réseau – et ce, avec 5000 wagons circulant tous les jours!

C'est le matin qu'il prend le temps de la réflexion, dans le train qui l'emmène de son domicile en Argovie à Bâle. Le soir, il préfère laisser ses pensées s'envoler le temps d'un concert. La musique classique l'a conquis et il assiste de temps en temps à un concert dans l'une des plus grandes salles d'Europe. Il raffole aussi des longs trajets en train. Dernièrement, il s'est abandonné à sa muse mobile pendant 34 heures pour aller visiter la Lituanie. ■

La carrière chez SBB de **Stefan Kreuzmann, 31 ans**, est on ne peut plus classique. Natif de St-Gall, il a commencé sa formation d'agent du mouvement ferroviaire en 1994 et, après avoir achevé son apprentissage, a passé sa maturité professionnelle en alternance. Une fois son diplôme en poche, il a étudié l'économie d'entreprise, également en alternance à la haute école spécialisée. En l'an 2000, il est passé chez SBB Cargo. Depuis trois ans, il est à la tête de la planification et du contrôle de la production Suisse.



<p>Impressum.</p> <p>cargo 3 08. Mai 2008. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. Rédaction Susanne Perren (responsable), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, Tom Schaich. Graphisme/composition Favo Werbeagentur, Bâle. Litho ExactaPro, Arlesheim. Impression Stämpfli AG, Berne. Traduction Traductor, Bâle. Adresse de rédaction SBB Cargo, Rédaction Magazine logistique cargo, 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com</p> <p>Le copyright de ce magazine appartient à SBB Cargo. La reproduction d'articles est autorisée avec mention de la source. Veuillez nous envoyer un exemplaire justificatif.</p> <p>Vous désirez un abonnement gratuit? Vous trouverez le formulaire en ligne sur: www.sbbcargo.com/magazin. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.</p> <p>Changement d'adresse ou d'abonnement Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 00 69, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine logistique cargo, G-CH-MS-MK, Elsässertor, 4065 Bâle, Suisse</p>	<p>Centre service clientèle:</p> <p>Centre service clientèle Rue de la Carrière 2A 1700 Fribourg Suisse Tél. Suisse 0800 707 100 Fax Suisse 0800 707 010 Tél. Europe 00800 7227 2224 Fax Europe 00800 7222 4329 cargo@sbbcargo.com www.sbbcargo.com</p>	<p>Marketing & Sales:</p> <p>Ventes Suisse Case postale 4065 Bâle Suisse Tél. 0800 707 100 Fax 0800 707 010 cargo@sbbcargo.com</p> <p>Distribution Italie SBB Cargo Srl Via Vittor Pisani, 7 20124 Milano Italie Tél. +39 0331 24 86 74 Fax +39 0331 24 86 89 sbbmilano@sbbcargo.com</p>	<p>Maintenance:</p> <p>Distribution Allemagne SBB Cargo GmbH Schifferstrasse 200 47059 Duisburg Allemagne Tél. +49 (0)203 607 84 07 Fax +49 (0)203 607 84 09 deutschland@sbbcargo.com</p> <p>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</p> <p>Asset Management Vente Viale Officina 18 6500 Bellinzona Suisse Tél. +41 (0)51 227 60 10 Fax +41 (0)51 227 67 97 instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com sbbcargo.com</p>
--	---	---	--

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la logistique. Et bien plus encore!

Dans chaque magazine *cargo*.



Prenez une longueur d'avance et élargissez vos connaissances. Avec le magazine *cargo* de SBB Cargo. Il paraît quatre fois par an et vous est livré directement à votre adresse.
Commandez dès maintenant votre abonnement gratuit: www.cargomagazin.ch