

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

3 | 10



Au pied sud. 4
L'épine dorsale.

Est-Ouest. 8
AMAG et Migros sur le Plateau.

International. 12
La nouvelle entreprise.

Transfrontalier. 16
Contrebande dans le Jura.



Photo de saison.

Ecran de veille: télécharger maintenant.

La liaison Est-Ouest le long du pied sud du Jura est le principal axe du trafic intérieur de marchandises suisse. On y trouve les centres des grands détaillants, comme ici la centrale de distribution Coop pour la Suisse romande à Aclens, dans le canton de Vaud (voir page 4).

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





Marathon Est–Ouest.

Chère lectrice, cher lecteur,

Quel succès! Viktor Röthlin est sacré champion d'Europe de marathon à Barcelone. Il y a seize mois encore, il était gravement malade et luttait pour survivre. SBB Cargo retient deux leçons de son histoire: d'une part, l'analyse et la préparation minutieuses et, d'autre part, l'immense volonté de réussir. SBB Cargo a, elle aussi, connu une crise, mais a toujours su aller de l'avant et se trouve à présent en plein marathon.

Ce marathon, c'est le développement du trafic de transit dans la perspective de l'ouverture de la Nouvelle Ligne Ferroviaire NLFA au Gothard. Notre analyse nous a conduits à créer la nouvelle société SBB Cargo International avec notre partenaire Hupac, afin de pratiquer une stratégie de domination par les coûts dans le trafic de marchandises transalpin.

Et ce, sans oublier le trafic national de marchandises, qui se déroule pour l'essentiel sur l'axe Est–Ouest. Le long de l'Arc jurassien se trouvent les principaux espaces économiques de la Suisse, SBB Cargo transportant ici chaque jour et chaque nuit d'importantes marchandises pour l'approvisionnement de l'économie et de la population.

Il y a exactement 150 ans que la dernière brèche dans la liaison Est–Ouest a été fermée. Cette liaison est aujourd'hui la plus importante du trafic national de marchandises. Garantir cette liaison centrale pour nos clients aujourd'hui et à l'avenir, c'est là aussi un marathon auquel nous nous attaquons avec grande motivation.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **Au pied sud.**
L'axe principal du trafic intérieur.
- 6 **L'avenir.**
Jobst Grotrian: besoins infrastructurels.
- 8 **D'Est en Ouest.**
AMAG, fournisseur de pièces automobiles.
- 10 **Traversée du Plateau.**
Centre de distribution Migros Suhr.
- 12 **International.**
SBB Cargo et Hupac font route commune.
- 14 **Ballast.**
Locs hybrides. Arc jurassien. Stahlhut.
- 16 **La frontière verte.**
Contrebande dans le Jura.
- 17 **Réseau international.**
Chronique du professeur Philippe Wieser.
- 18 **Vue du ciel.**
Michel Suter organise la région Ouest.



Centrale Coop à Aclens: c'est ici qu'arrivent tous les matins vers 4 h les wagons chargés de produits qui sont ensuite distribués dans les magasins de Suisse romande.

Affluence au pied sud du Jura.

Le trafic intérieur de marchandises se déroule surtout d'Est en Ouest où se situent la plupart des grands centres logistiques des clients de SBB Cargo et dont la ligne au pied sud du Jura est un élément important. Or le trafic Est-Ouest n'offre qu'un faible potentiel de développement de l'offre.

TEXTE : BERNHARD RAOS – PHOTOS : GIAN VAITL

Quand Christian Neukomm de Post Logistics parle de la principale ligne du trafic intérieur de marchandises, il emploie l'image de la «banane économique»: «Nous réalisons nos

Les capacités sont suffisantes pour le volume de trafic actuel.

Ruedi Büchi

principaux trafics sur l'arc en forme de banane entre la Suisse orientale et la Suisse romande», où se trouvent les grands centres de traitement de la Poste (Frauenfeld, Zurich Mülligen, Härkingen, Eclépens et Daillens). Chaque jour, six trains postaux et douze trains complets acheminent les colis postaux avec SBB Cargo au pied sud du Jura. 99 % des trains arrivent à l'heure, la tolérance de quinze minutes pour les trains postaux étant faible. Presque tous les colis et lettres arrivent chez le destinataire par train.

L'axe Est-Ouest est capital pour tous les grands clients de SBB Cargo. Outre la Poste, Coop, Migros et d'autres détaillants, des entreprises de construction et pétrolières ont installé leurs centres de distribution et sites de production le long de la «banane». Il y quatre ans, Coop a p. ex. ouvert une nouvelle centrale à

Aclens (VD) où arrivent tous les matins vers 4 h les wagons en provenance du Plateau. Coop transporte tout sauf les produits frais vers la Suisse romande, via le pied sud du Jura. Autre exemple: le prestataire en boulangerie et gastronomie Pistor: sa centrale de distribution romande se trouve à Chavornay. 16 000 tonnes de marchandises y sont livrées chaque année par rail. Pistor a conclu un contrat cadre avec SBB Cargo pour 1 800 wagons, soit 15 % de transports en plus que l'an passé. La demande accrue des branches en capacités ferroviaires témoigne de la reprise conjoncturelle.

Rythme accru au pied du Jura.

Pour les trafics Est-Ouest et vice-versa, SBB Cargo mise sur un concept de plate-forme avec les trois gares de triage Limmattal, Lausanne et Bâle. La suppression de celle de Bienne l'an dernier a généré des synergies pour les autres plates-formes. Celles-ci proposent des horaires fixes et des trafics supplémentaires en fonction du développement des transports. 5 500 trains ont circulé sur la ligne du pied sud du Jura en 2009. Ce qui pose la question des capacités du trafic intérieur de marchandises:



150 ans de trafic Est-Ouest: essor économique par le rail.

Depuis 150 ans, il est possible de traverser la Suisse d'Est en Ouest avec le train, de St. Margrethen à Genève. Le dernier tronçon entre Neuchâtel et Bienne de cette importante liaison a été achevé en 1860. La même année, les lignes Neuchâtel-Pontarlier et Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds ont été ouvertes, pour desservir ces régions jurassiennes.

Très vite, cette première liaison transversale a pris de l'importance, tant dans le trafic de voyageurs que de marchandises. La topographie du pied sud du Jura, avec ses faibles dénivelés, est favorable au transport de marchandises par rail. Elle a donc contribué à l'essor économique de la Suisse, les principaux centres et régions économiques du pays se trouvant sur le Plateau, entre le lac de Constance et le lac Léman.



Trois entreprises qui gèrent leurs centres de distribution le long de l'Arc jurassien: la Poste à Daillens, ...

selon la Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), le trafic de marchandises Est-Ouest via le pied sud du Jura doit être accéléré et continuer à croître.

«La vitesse est toujours un sujet», déclare Christian Neukomm, responsable des achats de transports ferroviaires chez Post Logistics. Il préférerait des cadences toutes les heures pour transférer encore plus de trafics sur le rail. Thomas Zaugg, responsable des transports chez Coop, souhaite «une liaison journalière Est-Ouest rapide et plus de wagons réfrigérés». Cela générerait un potentiel de transfert supplémentaire. La société Pistor, quant à elle, est intéressée par un partenariat à long terme

avec SBB Cargo, mais avec des réserves. «Le transfert de coûts supplémentaires rendrait la route à nouveau plus attrayante», explique la porte-parole de l'entreprise, Karin Achermann.

L'Association des chargeurs exige une exploitation réglementée du trafic intérieur de marchandises avec des horaires cadencés sur des sillons de qualité, pour proposer au quotidien des offres plus flexibles et des acheminements plus rapides à des conditions plus avantageuses, et critique la primauté du trafic Voyageurs.

Le trafic de marchandises est-il lésé sur l'axe Est-Ouest par rapport à ce dernier? Ruedi Büchi, responsable Production Suisse chez

«Les clients: notre meilleur argument!»

Le trafic de marchandises a besoin d'une infrastructure performante et doit s'imposer face au trafic Voyageurs pour obtenir plus de sillons et des sillons de meilleure qualité.

Jobst Grotrian, responsable Réseau et régulation de SBB Cargo, nous explique la situation.

INTERVIEW: ROBERT WILDI
PHOTO: GIAN VAITL

Quelle sera la croissance des flux de marchandises ces prochaines années en Suisse, et les capacités actuelles suffisent-elles à répondre à ces exigences?

La Confédération prévoit une augmentation de 50 % des prestations de transport de marchandises d'ici à 2030, avec la croissance la plus forte pour les transports internationaux. Mais le trafic ferroviaire intérieur devrait, lui aussi, connaître une hausse de 25 %. Les goulets d'étranglement qui existent déjà sur le réseau devraient donc se renforcer.

Quelles sont les urgences infrastructurelles et dans quels délais peuvent-elles être réalisées? Quel axe est le plus saturé: Est-Ouest ou Nord-Sud?

Les goulets d'étranglement du trafic de marchandises touchent principalement la région Aarau-Zurich-Winterthur-Bülach, le nœud de Berne, les tronçons Bâle-Olten, Lausanne-Genève, ainsi que Bienne-Lausanne ou Bienne-gare de triage Limmattal. Les infrastructures importantes qui profitent aussi au trafic de marchandises sont les tunnels d'Eppenberg, du Chestenberg et de Heitersberg, l'extension à quatre voies entre Zurich et Winterthur, les travaux de désengorgement de la région de Bâle et l'extension à deux voies entre Gléresse et Douanne, au pied sud du Jura. L'axe du Gothard doit permettre le passage des véhicules de 4 mètres de hauteur aux angles et le trafic combiné a besoin d'un terminal grand et moderne. A ce niveau, Limmattal est le meilleur site car il assure la part la plus élevée du transbordement rail-rail.



... Pistor à Chavornay et ...



... Coop à Aclens (tous les trois dans le canton de Vaud).

SBB Cargo, relativise: «Les capacités sont suffisantes pour le volume de trafic actuel. Mais la ligne à une voie entre Douanne et Gléresse, le long du lac de Bienn, limite notre développement.» Selon Büchi, alors que la situation s'est détendue pour le trafic de marchandises grâce à la nouvelle ligne jusqu'à Soleure, de petites perturbations entre Bienn et Lausanne auraient déjà de graves conséquences sur l'horaire. L'élargissement à deux voies entre Douanne et Gléresse est prévu dans le projet «Rail 2030».

Les trafics se sont accumulés ces dernières années sur l'axe Est-Ouest où se trouvent les grands centres logistiques des clients de

SBB Cargo. R. Büchi qualifie cette évolution de «bienvenue». Mais il y a le revers de la médaille: «Sans investissements, les volumes supplémentaires ne peuvent être maîtrisés qu'avec des charges d'exploitation considérables.»

Optimiser le trafic intérieur.

SBB Cargo veut aussi optimiser le réseau du trafic intérieur d'ici à 2013. «Notre réseau de desserte ne sera pas réduit, mais optimisé, en concertation avec les clients», déclare R. Büchi. L'objectif: continuer de proposer un portefeuille de produits complet dans le TWC, «ceci correspondant aux besoins de nos quinze grands clients en Suisse, qui représentent pres-

que 60 % de notre CA et exploitent 74 % des points de desserte.»

Les clients interrogés (Coop, la Poste et Pistor) se montrent satisfaits des prestations opérationnelles de SBB Cargo sur l'axe Est-Ouest. Ce qui est conforme aux chiffres de satisfaction relevés chaque année. Malgré la crise économique, les notes étaient meilleures en 2009: 7,69 en moyenne sur une échelle de 1 à 10. ■

Une croissance aussi ambitieuse est-elle réalisable tout en respectant les standards de qualité les plus élevés?

La croissance des trafics voyageurs et marchandises exige d'importants développements du réseau qui font l'objet de la loi ZEB et s'inscrivent dans les planifications de Rail 2030. Mais outre les capacités nécessaires, la qualité de l'exploitation

Nous avons besoin des mêmes conditions de production que le trafic voyageurs.

Jobst Grotrian

et la standardisation des différents paramètres des installations constituent aussi une condition essentielle à une production efficace dans le trafic de marchandises.

Qu'en est-il de la faisabilité financière?

Les travaux dans le cadre du ZEB sont aujourd'hui financés par le fonds FTP, la disponibilité des moyens dans le temps dépendant de l'avancement de la NLFA et des obligations de remboursement du fonds. Les travaux dans le cadre de Rail 2030 exi-

gent des moyens supplémentaires. Différents instruments de financement sont actuellement à l'étude.

Le trafic voyageurs a aussi besoin de plus de capacités. Quels sont les atouts de SBB Cargo dans la concurrence pour les sillons?

Les clients sont notre meilleur argument. Ils représentent l'économie suisse et misent sur le rail en investissant dans des propres voies de raccordement. Mais il nous faut plus de sillons et de meilleure qualité pour satisfaire leurs exigences logistiques futures et pour éviter un nouveau transfert vers la route. Dans le cadre du débat politique autour de Rail 2030, il est donc important que nos clients défendent aussi le trafic de marchandises, afin qu'il ne cède pas de terrain face à la pression croissante des cantons en faveur du trafic voyageurs.

Quelle est votre vision personnelle du trafic de marchandises et de SBB Cargo en relation avec Rail 2030?

Nous avons besoin des mêmes conditions de production que le trafic voyageurs: des sillons cadencés pouvant être reliés entre eux, des longueurs de trains standards pour les installations de ligne, d'exploitation et de transbordement, et des capacités de terminaux supplémentaires et modernes permettant un transbordement efficace route-rail. ■

Données personnelles.

Né à Braunschweig (D), Jobst Grotrian a 41 ans. Il a obtenu son diplôme d'ingénieur à l'université technique de Berlin en 1997. Après un bref emploi aux Berliner Gaswerke, il est arrivé en Suisse à la fin des années 90. Il a d'abord été chef de projet dans une entreprise de conseil bâloise, puis a dirigé, en tant que maître de conférence, le domaine de spécialisation Mobilité à l'Institut für Tourismuswirtschaft (ITW) de la Haute école de Lucerne. Arrivé chez SBB Cargo il y a trois ans, Jobst Grotrian a d'abord occupé la fonction de spécialiste en économie du transport, puis aujourd'hui celle de responsable Réseau et régulation. Marié et père de deux filles, il vit avec sa famille à Bottmingen (BL).



La calandre qui prend le train.

Depuis plus de cinquante ans, AMAG Automobiles et Moteurs SA, plus grand importateur automobile de Suisse, travaille étroitement avec le chemin de fer, tant pour l'importation de véhicules neufs que pour l'expédition de pièces détachées. Comme sur l'Arc jurassien entre Buchs (ZH) et Crissier (VD).

TEXTE : STEPHAN DIETRICH - PHOTO : GIAN VAITL



Qu'il s'agisse de Audi, VW, Seat, ou encore de pare-brise, de volants ou de vis, plus de 120 000 pièces détachées sont disponibles à tout moment dans l'entrepôt de 40 000 m² d'AMAG à Buchs (ZH), toujours en effervescence. Pas de répit pour les pannes et défauts, ni de patience côté automobilistes et garagistes.

3,4 millions d'articles ont quitté l'entrepôt central à Buchs l'année dernière, soit 14 000

Un à deux Hbbillns circulent quotidiennement de nuit, de Buchs à Crissier.

par jour ouvré. La livraison rapide des pièces exige donc un processus parfaitement rodé. Celui-ci est assuré par une grande flotte de

camions et véhicules utilitaires plus petits qui approvisionnent directement les entrepôts régionaux et sites de transbordement des régions orientales et du Plateau depuis l'entrepôt central de Buchs. Quant au train, il assure principalement les transports longue distance. C'est ainsi qu'une caisse mobile Cargo Domicile achemine régulièrement des pièces détachées vers l'entrepôt de Camorino près de Lugano.

SBB Cargo déploie tous ses atouts.

Au pied sud du Jura par contre, SBB Cargo déploie tous ses atouts. Un à deux wagons couverts à paroi coulissante de type Hbbillns circulent quotidiennement de nuit, de Buchs à l'entrepôt AMAG de Crissier près de Lausanne. «Grâce au saut de nuit, les clients romands peuvent commander des pièces de l'assortiment jusqu'au soir, qui leur sont livrées le lendemain matin», explique Bruno Stillhart, responsable Logistique pièces et accessoires AMAG. «C'est non seulement rentable, mais aussi écologique. Nous aimerions transporter le plus de marchandises possibles par rail en raison de la saturation permanente du réseau routier.»

Les commandes réceptionnées sont traitées électroniquement, transmises au service compétent et préparées en fonction du volume. Les pièces volumineuses (pare-brise ou pare-chocs) sont transportées en vrac, les articles plus petits dans des conteneurs de différente taille. Selon la destination, les marchandises sont placées soit plus à l'arrière, soit plus à l'avant des wagons, qui offrent à peu près autant de place que deux camions.

A 17 h, une petite locomotive de manœuvre diesel enlève le wagon du quai pour l'acheminer à Regensdorf. De là, le train régional le conduit à la gare de triage de Limmattal d'où il poursuit sa route avec le train longue distance de 20 h vers Lausanne. Là-bas, un nouveau triage a lieu à 2 h du matin et le wagon se dirige ensuite vers Renens avec le train régional, d'où il est finalement acheminé à l'entrepôt AMAG de Crissier à 6 h. Enfin, des camions et des véhicules utilitaires assurent le transport final en Suisse romande et dans le Valais. Les pièces détachées peuvent ainsi être montées le jour même sur le véhicule endommagé.

«Nous sommes satisfaits des prestations de SBB Cargo», déclare Bruno Stillhart. Il souhaiterait cependant que l'heure de départ à Buchs puisse être retardée. «Nous devons toujours

Premier importateur automobile.

En tant qu'importateur général des marques Volkswagen, Skoda, Audi, Seat et véhicules utilitaires VW, AMAG est le principal importateur automobile de Suisse. La société emploie 4800 collaborateurs pour un CA de 3,7 milliards de CHF en 2009. Malgré la crise générale et une légère baisse du CA, le groupe a atteint une part de marché de 24,6 %, confortant sa position de leader en Suisse.

Les véhicules neufs sont acheminés par train depuis les différents sites de production vers l'entrepôt central de Birrfeld (AG). Les pièces détachées sont, elles aussi, majoritairement livrées par train et distribuées depuis Buchs (ZH) dans toute la Suisse.

recourir à un camion supplémentaire pour les commandes tardives.»

«Nous connaissons les exigences de notre client AMAG», précise Daniel Hiltbrand, conseiller clientèle de SBB Cargo. «Mais la liaison entre les lignes concernées n'a pas encore pu être correctement réalisée pour permettre des potentiels supplémentaires. Nous optimisons l'offre en permanence, et les améliorations souhaitées devraient être réalisables à moyen terme.» ■



POINT DE DÉPART
Buchs/Regensdorf ZH

DESTINATION
Crissier VD

DISTANCE
211 km

MARCHANDISE
Pièces détachées

WAGONS
Hbbillns

DESTINATAIRE
Entrepôt régional AMAG



Chaîne alimentaire à travers la Suisse.

Nuit après nuit, l'axe Est-Ouest des Chemins de fer suisses devient une chaîne pour les denrées alimentaires du distributeur Migros qui, dès le lendemain matin, garnissent les rayons des magasins de Suisse romande, prêtes à être vendues.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTOS: BERNHARD LOCHMATTER

Est-Ouest sur toute la longueur.

Tout comme MVS, une autre entreprise de Migros active sur l'axe Est-Ouest présente les mêmes exigences: Bischofszell Nahrungsmittel AG qui produit des boissons, des plats préparés, des produits à base de pommes de terre et des confitures pour le marché national et international. L'entreprise de Suisse orientale envoie chaque année 7000 wagons de denrées de conservation vers l'Ouest avec SBB Cargo, dont 3000 à Suhr; le reste est directement acheminé aux centrales d'exploitation Migros en Suisse romande.

Selon Hugo Thaler, responsable logistique, en plus de l'avantage que présente le saut de nuit, les transports ferroviaires s'inscrivent aussi dans la stratégie environnementale de Bischofszell Nahrungsmittel AG. Mais comme MVS, son entreprise est aussi orientée sur les deux modes de transport.

Avec ses nombreux centres de distribution, l'axe Est-Ouest est l'épine dorsale de la logistique d'approvisionnement suisse. C'est ici que se décide si le produit demandé sera disponible le matin dans le magasin du distributeur, si le consommateur final restera fidèle à ce dernier grâce à la disponibilité des marchandises, ou si, contrarié, il ira chez le concurrent.

Un exemple représentatif: le Centre de distribution Migros à Suhr (MVS). Toutes les denrées alimentaires de conservation de Migros – donc

ni produits frais, ni surgelés – y sont centralisées, autrement dit, les pâtes, les conserves, le sucre, etc. Avec 68 000 emplacements pour palettes, MVS est l'une des plus grandes installations logistiques haute performance d'Europe. Environ 4000 palettes sont livrées quotidiennement à Suhr et la même quantité est directement livrée aux magasins ou aux dix centrales d'exploitation des coopératives Migros. La moitié de ce volume arrive par rail et un tiers repart également par ce biais: les courtes distances vers les centrales ou les magasins proches sont couvertes par la route et les longues (vers la Suisse romande p. ex.) par rail.

Pour que l'approvisionnement soit garanti, le fonctionnement doit être optimal, tant pour les deux types d'acheminement que pour les centres. «Nos infrastructures sont adaptées aux deux modes de transport», explique Daniele Vidal, responsable Processus des transports de MVS. «Sans l'un ou l'autre, nous rencontrerions des difficultés. Le saut de nuit de SBB Cargo est bien entendu très précieux car, malgré l'interdiction de circuler la nuit qui frappe les poids lourds, les produits peuvent être disponibles très tôt le matin dans les centrales régionales pour ensuite être distribués aux magasins.»

4000 wagons en 2009.

En raison de l'avantage que présente le saut de nuit, MVS livre la coopérative de Genève à 100 % par train et les autres coopératives ro-

mandes de 50 à 80 %. MVS a acheminé un total de 4200 wagons en Suisse romande l'année passée. «Aujourd'hui déjà, SBB Cargo a adopté un rythme rapide, dans la limite de

Le saut de nuit de SBB Cargo est bien entendu très précieux.

Daniele Vidal

ses possibilités», déclare Daniele Vidal. «Celui-ci est essentiel si nous voulons que la vente dans les magasins ne soit jamais entravée.» ■



Daniele Vidal est responsable des transports de et vers Suhr.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Centre de distribution
Migros Suhr

DISTANCE

ca. 200 km
(selon la destination)

MARCHANDISE

Denrées
de conservation

DESTINATAIRE

Centrales d'exploitation
des coopératives Migros
de Suisse romande

Le lapin de Pâques prend le train.

Outre la distribution des denrées de conservation, celle des produits saisonniers pour toute la Suisse passe également par le Centre de distribution Migros de Suhr. Parmi ceux-ci, la collection de chocolats proposée à Noël, les Merveilles de Carnaval vendues dans la deuxième moitié de l'hiver ou les lapins en chocolat qui remplissent les rayons pour Pâques.

Ces transports constituent des défis considérables aussi bien pour MVS que pour SBB Cargo, car il s'agit de traiter 500 wagons supplémentaires en quelques semaines par an, en plus de l'activité normale. Cela nécessite toujours une planification méticuleuse qui doit être coordonnée entre MVS, SBB Cargo et les centrales de destination.



SBB Cargo International: à l'assaut **du libre marché.**

Début 2011, SBB Cargo et l'opérateur combiné Hupac créeront l'entreprise autonome SBB Cargo International. Dans le cadre de l'ouverture de la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) au Gothard, cette entreprise doit devenir leader en matière de coûts sur l'axe Nord-Sud pour le trafic de marchandises transalpin.

TEXTE : ALEXANDER SAHEB – PHOTO : SBB CARGO

Le tunnel de base du Gothard sera mis en service fin 2017. La ligne de plaine ainsi créée rendra la traction multiple inutile, ce qui facilitera la circulation aux entreprises étrangères et ne manquera pas de durcir la concurrence.

SBB Cargo International doit donc garantir et consolider la position de ses deux fondateurs sur cette ligne. «C'est le seul moyen de contrer la pression des compagnies ferroviaires étran-

gères», déclare Hans-Jörg Bertschi, président du CA de Hupac. Les perspectives sont bonnes: le marché de la traction a régressé durant la crise, et de nombreux prestataires privés ont été repris par les entreprises nationales. Selon Bertschi, beaucoup de clients de trains complets recherchent aujourd'hui des partenaires fiables et compétitifs. Il souhaite les convaincre par la qualité et l'efficacité. «SBB Cargo est l'entreprise ferroviaire européenne la plus qua- >

SBB Cargo et le trafic intérieur

Pour SBB Cargo proprement dite, cette étape fait partie de la réorientation stratégique en cours depuis longtemps. Nous nous concentrons à l'avenir sur le trafic intérieur suisse et les transports groupés avec d'autres entreprises à l'import/export. Le réseau TWC sera maintenu dans sa proportion actuelle, mais une orientation accrue sur certains grands clients et branches est prévue. L'offre de transport doit, en outre, être plus standardisée. La structure organisationnelle de SBB Cargo sera donc adaptée au second semestre 2010.

litative. Et aujourd'hui déjà, nous avons de très importants clients: au final, c'est ce qui fera pencher la balance.»

A partir de 2011, SBB Cargo International circulera surtout entre l'Allemagne et l'Italie et son offre s'adressera d'abord aux opérateurs du trafic combiné. SBB Cargo détient 75 % de la nouvelle entreprise et apporte ses ressources de traction (109 locomotives de ligne) et son savoir-faire. «Nous nous concentrons sur le rôle de tractionnaire: il suffit d'accrocher une locomotive à un train complet, de faire l'aller-retour sur l'axe Nord-Sud entre l'Allemagne et l'Italie et ce, le plus simplement et efficacement possible», explique Nicolas Perrin, patron de SBB Cargo.

Hupac, le plus grand client.

Avec 25 %, Hupac est actionnaire minoritaire et pour l'instant, le plus grand client. Selon Hans-Jörg Bertschi, Hupac apporte un volume d'activités stable à long terme ainsi qu'un important savoir-faire en matière de développement du marché et de présence sur le marché européen. Car il ne s'agit pas seulement de développer le TC propre, mais aussi de proposer des offres attrayantes aux autres clients européens de trains complets sur l'axe Nord-Sud. «Notre but est d'élargir globalement le marché du trafic combiné», précise Bertschi. Ce faisant, la nouvelle entreprise doit être compétitive, mais aussi rentable d'ici à 2013.

Le modèle d'affaires est innovant dans le trafic de marchandises, puisqu'il ne s'agit pas, comme le veut la tendance en Europe, d'une entreprise ferroviaire qui reprend un opérateur

combiné, mais de l'association de ce dernier à la stratégie et au développement de l'entreprise.

SBB Cargo International propose 480 emplois, dont 237 de mécaniciens, 76 pour le personnel opérationnel et 170 pour la planification, l'administration et la disposition. En Suisse, Bâle est prévue comme plate-forme pour le concept de production global et pour le changement de mécaniciens sur l'axe Gothard/Lötschberg.

Nombre de mécaniciens inchangé.

Des négociations sont en cours pour une convention de travail collective pour les employés suisses; en attendant, ce sont les mécaniciens de SBB Cargo qui sont employés. Le détachement du trafic international entraîne toutefois aussi la suppression de 157 postes. Mais Nicolas Perrin assure que tout sera mis en œuvre pour soutenir les personnes concernées. Le nombre de mécaniciens des sites de SBB Cargo au Tessin et en Suisse centrale restera inchangé.

Hans-Jörg Bertschi est confiant dans l'avenir et souligne les chances de la nouvelle entreprise. «Ensemble, nous pourrions établir sur le marché la première entreprise internationale de trains complets en Europe. C'est un défi passionnant pour tous!» Et Nicolas Perrin est, lui

Ensemble, nous pourrions établir sur le marché la première entreprise ferroviaire internationale de trains complets en Europe.

Hans-Jörg Bertschi

aussi, optimiste: «Avec SBB Cargo International, nous créons un opérateur solide sur l'axe du Gothard, soutenons le transfert du trafic de la route au rail et contribuons à la croissance de la place économique qu'est la Suisse.» ■

NOUVELLES DU MARCHÉ

270 trains-navettes Allemagne – Italie.

La société néerlandaise Ewals Cargo Care collabore désormais avec SBB Cargo dans le trafic combiné transalpin. Cette dernière achemine chaque année 270 trains-navettes chargés de conteneurs et semi-remorques d'Allemagne en Italie pour le prestataire de logistique internationale. Ce faisant, SBB Cargo met à disposition, pour chaque train, trois wagons-poches, qui permettent aussi de transporter des semi-remorques à grand gabarit de type P 400. Les deux entreprises ont conclu un contrat de collaboration de trois ans.



Qu'est-ce que le CLZ?



Le centre opérationnel Cargo (CLZ) est la position clé et le pivot du déroulement opérationnel de SBB Cargo. Les répartiteurs surveillent et pilotent le trafic de marchandises par équipes, 24 h sur 24, et gèrent les sillons attribués et les 400 locomotives de ligne.

Ils sont chargés de fournir la qualité souhaitée au niveau du déroulement des opérations et prennent les mesures requises lorsque le trafic fluctue. En cas d'irrégularités (retards, interruptions de ligne), le CLZ travaille en étroite collaboration avec l'information clients interne de SBB Cargo et les directions opérationnelles des différents exploitants d'infrastructures.



Locomotives de manœuvre écologiques.

SBB Cargo investit dans la flotte pour les services de livraison et de manœuvre légers et acquiert de nouvelles locomotives hybrides chez Stadler Winterthur.

Grâce au moteur électrique et à un moteur diesel complémentaire, les nouvelles locomotives de manœuvre Eem 923 Hybrid sont très écologiques. Leur coût d'exploitation est en outre inférieur à celui des locomotives diesel. Parallèlement, de par leur flexibilité, elles répondent parfaitement aux besoins de SBB Cargo pour les services de livraison et de manœuvre légers sur les voies de ligne et de raccordement.

Les nouveaux véhicules remplacent les Bm 4/4 et divers types à trois essieux, tous vétustes. Ils permettent à SBB Cargo de continuer à réduire la diversité de la flotte dans les services susmentionnés et à baisser les coûts.

La réception de la première locomotive est prévue pour début 2012, et celle de la dernière en automne 2013.

Résultat affecté par le faible cours de l'euro.

Malgré une nette amélioration de la performance au 1^{er} semestre, le chiffre d'affaires de SBB Cargo est inférieur à l'année précédente et toujours négatif.

Par rapport à l'année dernière, la demande a repris dans le trafic de marchandises au 1^{er} semestre 2010. SBB Cargo a enregistré de meilleurs chiffres notamment dans le secteur sidérurgique et le trafic combiné. Par rapport au 1^{er} semestre 2009, le nombre de tonnes-kilomètres nettes a sensiblement augmenté (de 17,5 %) atteignant 6590 millions.

Le trafic de transit en particulier a enregistré une évolution satisfaisante avec une croissance de 21,6 %, et la demande intérieure a augmenté de 4,5 %. Le CA de SBB Cargo reste toutefois inférieur à celui de l'année précédente. La perte de 49,5 millions est notamment due à un euro faible et aux coûts supplémentaires liés à la sécurité et l'entretien du matériel roulant. Le résultat reste donc toujours insatisfaisant.

L'Arc jurassien invite à la fête.

Fin septembre, les SBB fêteront les 150 ans de la ligne Bienne–Neuchâtel. De nombreuses attractions attendent les visiteurs.

Le week-end des 25 et 26 septembre, les SBB proposeront aux intéressés un programme très varié. Des expositions, des journées Portes ouvertes et bien d'autres choses encore assureront une bonne ambiance au pied sud du Jura. C'est ainsi que le dépôt de Bienne ouvrira ses portes pour la visite de locomotives et wagons historiques ou ultramodernes. A l'atelier industriel de Bienne, les collaborateurs pourront être observés en plein travail, p. ex.

lorsqu'ils transforment les tracteurs de manœuvre TmIV de SBB Cargo en TM232 pour les rendre à nouveau opérationnels. SBB Cargo sera présente avec un stand.

Points forts de la fête anniversaire: l'inauguration de la nouvelle gare de Bienne et le concert exclusif du rappeur Stress en face de l'ancienne halle aux marchandises de La Chaux-de-Fonds.

L'intégralité du programme sur:
www.sbb.ch/150jahre



SBB Cargo restaure des wagons ouverts.

Le renforcement de la caisse et du plancher des wagons Eaos doit les rendre plus résistants au transport de matériaux lourds et engendrer moins de frais de réparation.

SBB Cargo restaure 440 wagons de marchandises ouverts Eaos à quatre essieux pour les transports d'acier et de ferraille en les équipant d'une nouvelle caisse renforcée et d'un plancher en acier et en augmentant le volume de chargement. SBB Cargo met ainsi à la disposition de ses clients un matériel roulant encore plus performant à l'avenir.

La restauration sera assurée jusqu'en septembre 2011 par la société slovaque spécialisée ŽOS à Trnava, qui a soumis la meilleure offre; aucune offre suisse n'a été enregistrée. Après la transformation, les wagons seront de type Fas. L'investissement de 19 millions de CHF s'avère rentable à moyen terme, en raison des économies massives réalisées au niveau des réparations.



Stahlhut dirige SBB Cargo International.

Michail Stahlhut est le directeur de SBB Cargo International, la nouvelle filiale Nord-Sud créée par SBB Cargo et Hupac. Agé de 44 ans, il organisera cette entreprise pour le trafic de transit transalpin.

Fort d'une solide expérience du trafic ferroviaire de marchandises, M. Stahlhut est membre du CA de la Ostthannoversche Eisenbahnen AG depuis 2006. L'acquisition de parts par Arriva lui a permis de devenir directeur technique de Arriva Deutschland GmbH en 2008, où il était chargé du développement de l'activité cargo, des ateliers et de l'infrastructure. Avant cela, il a mis sur pied une entreprise de transport ferroviaire pour une société privée et dirigé la gare de fret de Mannheim chez Railion SA.

Congrès des clients Suisse 2010: feed-back positif.

Le congrès des clients Suisse de SBB Cargo s'est tenu cette année le 21 juin 2010 avec pour devise «SBB Cargo met l'économie suisse en réseau».

Lors du congrès des clients, les nombreux participants du top management ont été informés de la situation actuelle de SBB Cargo et des perspectives d'avenir. Les intéressés ont également pu découvrir divers

thèmes au cours d'ateliers variés, p. ex. sur l'écologie, Xrail ou le TC intérieur. Le programme cadre, avec saucisses, bière et football, a donné lieu à des discussions informelles dans une ambiance détendue.





Sur les traces d'un passé mouvementé.

Autrefois, un type de trafic tout à fait particulier revêtait une grande importance dans le Jura: la contrebande à travers la frontière verte entre la France et la Suisse. Entrés dans la légende, les chemins accidentés sont aujourd'hui très prisés des randonneurs.

TEXTE : ROLAND FISCHER – ILLUSTRATION : MICHAEL MEISTER

La frontière verte: aucun endroit ne porte mieux ce nom que le Jura. Quelque part au beau milieu d'un paysage typique fait d'une succession de collines, d'alpages, de forêts et de vallées peu peuplées passe une frontière presque invisible, une séparation à caractère purement politique. Lorsqu'on se promène à pied dans la région frontalière, sur les chemins et sentiers de terre, on ne remarque souvent pas qu'on franchit la frontière.

Zone rurale, peu de postes frontière, beaucoup de parcelles de forêt, en un mot: un paradis pour les contrebandiers. Avec, en prime, la relation conflictuelle de la population locale avec les autorités, et déjà les histoires commencent à fuser. Comme aux Echelles de la Mort, dans les gorges du Doubs, 10 à 15 kilomètres au nord de la Chaux-de-Fonds. Les échelles sont accrochées à une paroi rocheuse abrupte et il y a bien 50 mètres jusqu'au sommet où le Doubs a creusé son lit.

Un ancien chemin de contrebande, non sans danger, paraît-il. Au début, les contrebandiers escaladaient des troncs de sapin aux branches sciées, et plus tard des échelles en bois peu solides. En 1898, les communes frontalières françaises de Charquemont et Boulois, tirant profit de ce commerce, ont même fait ériger des échelles en fer.

Les Echelles sont aujourd'hui une destination de randonnée très prisée, ne serait-ce qu'à cause >

de leur nom. Celui-ci n'est toutefois pas dû aux nombreux contrebandiers lourdement chargés qui se sont tués en tombant de la falaise, mais plutôt à une curiosité proche: lorsque le vent souffle entre les étroites parois rocheuses, un grondement lugubre se fait entendre et un son caverneux remplit les gorges: «l'Orgue de la mort» résonne de façon particulièrement effrayante.

Le Jura a connu toutes sortes de contrebandes, au fil du temps. Au XIX^e siècle, des bandes introduisaient différentes marchandises coloniales (soie, cachemire, cacao, sucre, épices). Et plus tard, ce fut au tour des pièces de montre, des pierres précieuses, de l'or, mais aussi

Les douaniers font très rarement encore de grosses prises.

de l'alcool. La population locale participait discrètement à ce trafic en s'approvisionnant en Suisse pour les produits quotidiens comme le tabac, le sel, les allumettes, alors moins chers qu'en France.

Durant les périodes de répression, les livres étaient aussi des produits qui devaient traverser secrètement la frontière. Avant la Révolution française, les livres d'auteurs subversifs étaient imprimés à l'étranger et souvent en Suisse. Neuchâtel était un port d'attache important pour les libres-penseurs de l'époque, où a notamment été rééditée l'*Encyclopédie*, un livre important du siècle des lumières. Les éditeurs entretenaient leur propre réseau de contrebande pour faire passer la frontière aux livres interdits en France, une affaire non seulement durable économiquement, mais aussi politiquement.

Les chemins de contrebande jurassiens appartiennent désormais à la légende. Les douaniers font très rarement encore de grosses prises. Et comparées aux histoires de voleurs d'autrefois, elles sont peu spectaculaires. Il y a quelques mois, par exemple, un camion qui traversait la frontière illégalement a été arrêté par les douaniers au Val de Ruz. Il transportait des articles de contrebande plutôt banals: une tonne de pommes frites surgelées. ■



Surprise, surprise?

A éviter dans la logistique!

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

Le développement du transport par rail constitue un atout majeur dans une démarche orientée «développement durable», dont les coûts aujourd'hui ne sont d'ailleurs pas évalués à leurs justes valeurs. Cet aspect va constituer, dans les années à venir, non seulement un avantage concurrentiel certain, mais surtout un élément contraignant que devront satisfaire les entreprises dans leur concept logistique futur.

Le transport par rail nécessite des infrastructures lourdes (réseau, plate-forme logistique avec embranché ferroviaire, etc.) et ne permet pas une distribution capillaire. Il s'agit alors de renforcer l'intégration du rail dans une offre globale de transport, intégrant une approche multimodale, nationale et internationale, de transport unique et complète «origine-destination» (les modes de transport, en particulier rail-route, devraient être abordés comme complémentaires et non concurrents). L'offre nationale doit être continuellement améliorée de manière à garantir une répartition équitable des prestations (liaisons des pôles industriels et urbains sur l'ensemble du territoire suisse) tant sur le plan du réseau que des services.

Le renforcement de l'offre de transport, par le développement du réseau, l'amélioration du matériel et de l'infrastructure globale et locale, constitue une condition nécessaire mais pas suffisante.

En effet, les entreprises, aujourd'hui, veulent réduire leurs délais mais surtout cherchent à garantir une qualité, une fiabilité et une flexibilité des flux de matières. La surprise et l'ignorance sont les deux pires ennemis (liés) de l'optimum de la chaîne de valeur du produit ou du service. Il s'agit alors, pour le rail, de renforcer la traçabilité en temps réel des produits et le développement de systèmes d'information permettant de partager ces données avec tous les partenaires de la chaîne logistique globale; ceci, afin de synchroniser les flux et les processus physiques et logiques, pour améliorer, de manière continue, la qualité et le niveau de service.

La congestion des réseaux routiers existants, l'intégration des coûts réels du transport, les réglementations à venir, sont des conditions qui plaident pour le développement du transport par rail en complémentarité avec d'autres moyens de transports de manière à constituer une offre unique et globale de transport.

Prof. Dr Philippe Wieser
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
Collège du Management de la Technologie



Entre ciel et terre.

Lorsqu'on dirige une région de production Cargo, il faut garder une vue d'ensemble et savoir anticiper tout en restant concentré sur le présent. Michel Suter se prête tous les jours à cet exercice de haute voltige.

TEXTE : URSULA HOMBERGER – PHOTO : GUY PERRENOUD

Michel Suter n'aime pas prendre l'avion. Mais en tant que responsable de la région de production Ouest, il a besoin d'une perspective aérienne. Il doit pouvoir regarder de très haut sa «Suisse miniature», comme il appelle cette région qui s'étend de la frontière française jusqu'à Interlaken et de l'Ajoie à Domodossola, dans laquelle on parle trois langues et dont la topographie est aussi diversifiée que celle de toute la Suisse. Selon lui, cette vue du ciel est nécessaire pour mieux influencer les détails des rouages de l'organisation.

Sa tâche se résume en une phrase, affirme Michel Suter: elle consiste à organiser de façon optimale les ressources afin d'obtenir la meilleure qualité possible, voire une grande ponctualité à moindre coût. Les ressources, ce sont, d'une part, ses 600 collaborateurs et, d'autre part, le matériel roulant: 138 locomotives de manœuvre et 100 de ligne.

Il a néanmoins du mal à décrire plus concrètement son activité et à donner un aperçu d'une de ses journées type. Car chaque jour est différent. Il voyage beaucoup, est en relation avec

Michel Suter est quelqu'un qui aime **chercher** des solutions et **créer** de la nouveauté.

d'autres entreprises ferroviaires, des organisations de personnel, des responsables cantonaux des transports. Il essaie d'être à l'écoute de tout le monde.

Evaluer le futur aujourd'hui.

Michel Suter doit estimer l'évolution future des marchés. Il est confiant pour l'Arc jurassien qui offre un grand potentiel d'innovation. Cette région l'a prouvé à maintes reprises en tant que pionnière de l'industrie horlogère suisse. Mais il pense que ce potentiel n'aura qu'une faible incidence sur le volume à transporter, car il ne concerne pas les marchandises destinées au transport ferroviaire.

Michel Suter (40 ans) a grandi à Montreux et vit aujourd'hui avec sa femme et ses deux enfants à Corcelles-sur-Chavornay, entre Lausanne et Yverdon. Ingénieur en électronique et titulaire d'un Executive MBA, il a travaillé dans le secteur privé avant de rejoindre les SBB il y a cinq ans comme responsable de la production des Ateliers industriels d'Yverdon. Depuis un an, il est responsable de la région de production Ouest de SBB Cargo.

3 questions.

Quelle a été votre 1^{re} prestation logistique?

A huit ans, j'ai participé à un camp de scouts où nous devions tout porter sur nos épaules. Qu'est-ce que ça faisait mal! Mais cela a été une expérience unique.

A quoi vous fait penser le mot chaos?

Du chaos émerge la nouveauté. Le chaos est source d'ordre, de nouvelles idées et de progrès.

Quel est le talent que vous aimeriez avoir?

J'aimerais pouvoir lire dans les pensées des gens pour mieux comprendre leurs besoins.

Michel Suter attache une grande importance à satisfaire et à motiver sa base, même en période de changement. Dès que la motivation baisse, le risque d'accident augmente. La moindre inattention peut avoir des conséquences fatales. Pour lui, la sécurité passe donc avant tout. Il parle d'une véritable culture de la sécurité qu'il aimerait expérimenter, et il attend de chaque supérieur hiérarchique qu'il s'engage dans ce sens.

Michel Suter est quelqu'un qui aime chercher des solutions, créer de la nouveauté, et son travail lui laisse une grande marge de manœuvre à ce niveau. Si, ce faisant, il subit un fort vent contraire, comme cela arrive dans toute entreprise, cela ne le perturbe pas. Au contraire, c'est là qu'il est dans son élément.

Michel Suter vise le sommet. Le hobby qu'il avait étant jeune et auquel il s'adonne aujourd'hui un peu moins en raison de sa vie familiale lui correspondait parfaitement: l'escalade. Un ciel immense, un bout de terre, une corde pour la sécurité – et une vue imprenable au loin. ■



Impressum.

cargo 3|10. Septembre 2010. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. Rédaction Heini Lüthy (direction), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. Graphisme/Composition Scholz & Friends Basel. 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)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

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.

Vous désirez un abonnement gratuit?

Vous trouverez le formulaire en ligne sur: www.sbbcargo.com/fr/cargomagazin. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

Changement d'adresse ou d'abonnement

Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-CH-MS-MK, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse

Service Clientèle:

SBB Cargo AG
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

Marketing & Sales:

Ventes Suisse
Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

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

**Agence de vente
Allemagne/Benelux**
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 166
47059 Duisburg
Allemagne
Tél. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

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





Voici un échange de bons procédés.

CFF Cargo présente: la solution neutre pour le transport ferroviaire et le transbordement grâce au trafic combiné en Suisse.

Profitez du train pour parcourir des longues distances pendant la nuit. C'est écologique et vous évitez les embouteillages. L'acheminement par camion peut s'ef-

fectuer tôt le matin ou tard le soir. Que vous utilisiez des conteneurs standard ou des caisses mobiles, faites confiance à la rapidité et à la ponctualité de CFF Cargo, le transporteur ferroviaire qui complète au mieux votre chaîne de transport existante. Pour en savoir plus: www.sbbcargo.com/fr/combi