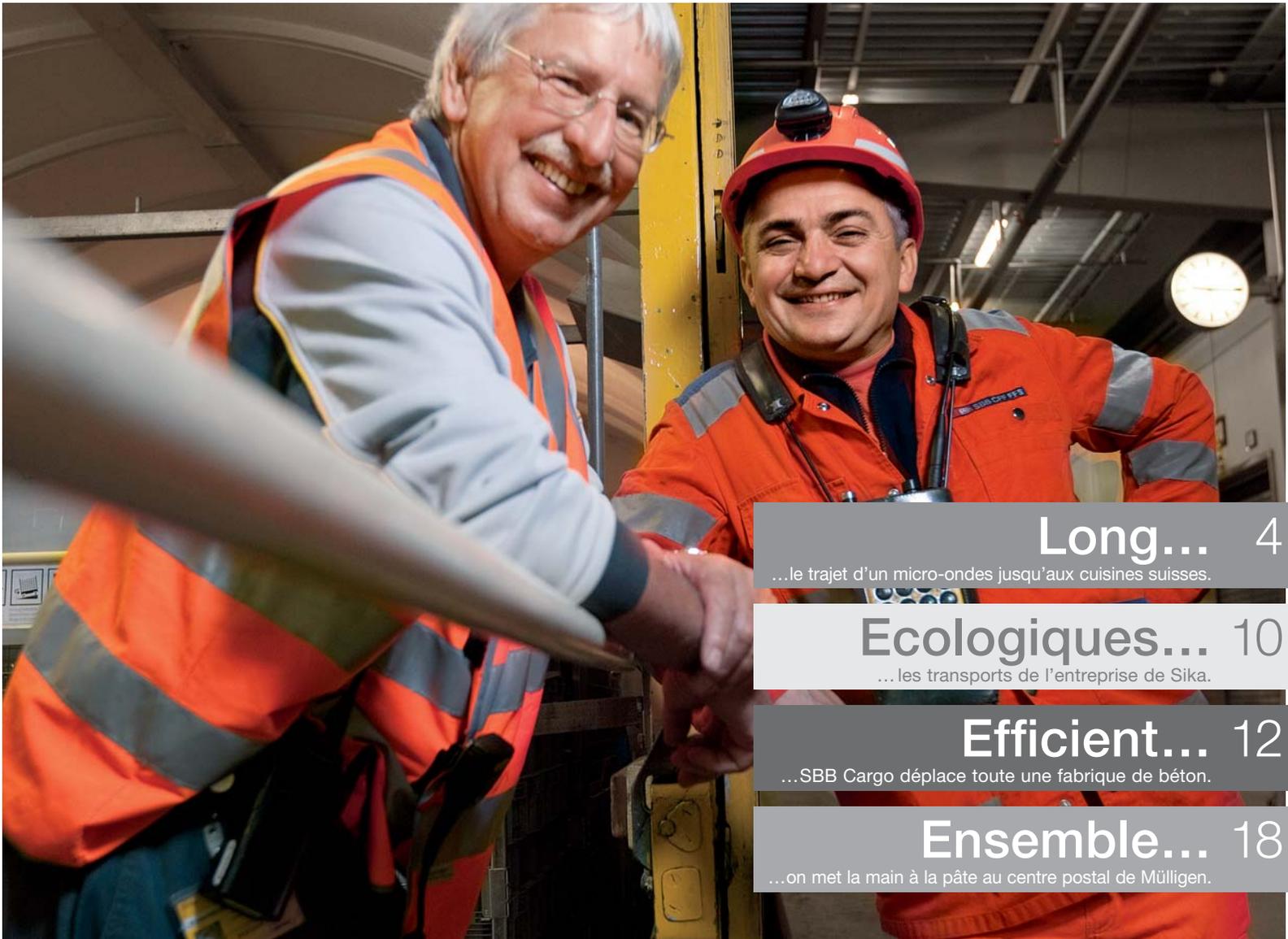


# cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

4 | 11



**Long...** 4

... le trajet d'un micro-ondes jusqu'aux cuisines suisses.

**Ecologiques...** 10

... les transports de l'entreprise de Sika.

**Efficient...** 12

...SBB Cargo déplace toute une fabrique de béton.

**Ensemble...** 18

...on met la main à la pâte au centre postal de Mülligen.



Photo: Bernhard Lochmatter

## Photo de saison.

La construction et l'aménagement du tunnel de base du Gothard de la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) sont extrêmement exigeants. Le béton, par exemple, doit, selon le maître d'ouvrage, pouvoir tenir pendant 100 ans. Sur le chantier de Sedrun (image), les matériaux nécessaires sont acheminés via des galeries horizontales et verticales de 1,8 kilomètre de long dans le centre du tunnel – aux heures de pointe jusqu'à 900 mètres cube de béton sont utilisés ici chaque jour. Pour en savoir plus sur les travaux dans le tunnel et le transport écologique des matériaux du fabricant Sika, lisez les pages 10 et 11 du magazine.



## Partenariats.

Chère lectrice, cher lecteur,

Le bon fonctionnement des chaînes logistiques repose sur les partenariats. Seul qui peut se fier aux autres acteurs de la chaîne a confiance dans le système. Alors seulement, les clients confient aux entreprises logistiques leur bien le plus précieux: le fruit de leur production. L'ensemble des rouages des chaînes logistiques doit donc être toujours bien huilé. Le fournisseur doit livrer ses matières premières à temps. Le fabricant assemble les différentes pièces en un produit demandé sur le marché. Importateurs, grossistes ou centres de distribution assurent la quantité désirée par le consommateur et la distribution capillaire. Enfin, le magasin sert le consommateur final.

Le trafic de marchandises par wagons complets est un élément essentiel et donc inévitable des rouages logistiques suisses. SBB Cargo assure 23 % des prestations du trafic intérieur de marchandises en Suisse. C'est pourquoi nous voulons préparer le TWC pour le futur et lui garantir une base saine. Ce n'est qu'ensemble avec nos partenaires et clients que cet assainissement du réseau est possible. Il faut pour cela aussi avoir le courage d'adapter l'offre aux besoins actuels du marché des transports. La conviction que route et rail puissent et doivent se compléter offre en plus de nouvelles perspectives pour l'avenir. Chez SBB Cargo, nous misons là-dessus.

Nous voulons être à l'avenir aussi un partenaire logistique fiable et sain qui continue de travailler selon la légendaire qualité suisse. Car, nous sommes là où l'économie est efficiente.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Sommaire.

- 4 **Chine – Suisse aller simple.**  
Le long voyage d'un micro-ondes.
- 8 **Convivial.**  
Le nouveau site Internet de SBB Cargo.
- 10 **Transports sans impact sur le climat.**  
Sika Suisse SA compense ses émissions de CO<sub>2</sub>.
- 12 **Un chantier en voyage.**  
SBB Cargo en action dans le tunnel de base.
- 14 **Ballast.**  
Mesures d'assainissement. Audits SQS.
- 16 **Bandits et froid sibérien.**  
Un muletier à propos de son travail au Simplon.
- 17 **Logistique 2015.**  
Chronique de notre invité Paul Wittenbrink.
- 18 **Partenaires de quoi.**  
L'agent de manœuvre Cargo et le logisticien de la Poste.



Photo: © Coop

# De Foshan à une cuisine suisse: le long voyage d'un micro-ondes.

Du fabricant en Chine jusqu'à la Suisse, un micro-ondes parcourt bien 19 000 kilomètres pendant 40 jours, par train, bateau et camion. Dans cette chaîne de transport combinée d'outre-mer, SBB Cargo est un maillon important.

TEXTE: BERNHARD RAOS



Dans le delta de la rivière des Perles, de petits bateaux acheminent les marchandises vers les porte-conteneurs, qui à leur tour transportent les conteneurs vers les grands ports d'Europe tels que Rotterdam, Anvers, Bremerhaven ou Hambourg.

Foshan est l'une des nombreuses mégapoles du delta de la rivière des Perles, région très industrialisée du Sud de la Chine. Foshan est aussi le centre de l'industrie électronique chinoise, où de grandes entreprises sont implantées. Peter Becker, responsable des transports internationaux chez le grossiste Coop, a demandé à l'une de ces entreprises, par le biais d'un bureau des achats à Hong Kong, de livrer plusieurs chargements de conteneurs de fours à micro-ondes.

Ces appareils avaient été commandés par le département achats de Coop. « Environ 600 micro-ondes tiennent dans un conteneur. Nous ne demandons pas la livraison de toute la commande annuelle en une seule fois, cela immobilise inutilement du capital, encombre les entrepôts et gé-

nère des coûts supplémentaires », explique Becker. Les micro-ondes sont déjà produits sous la marque Coop et dotés de toutes les étiquettes et du code barres EAN. La notice a été traduite en trois langues. Au préalable, Coop avait demandé un échantillon qu'elle a testé dans son propre laboratoire de contrôle à Bâle. Ensuite, le bureau des achats à Hong Kong s'est assuré que les spécifications et délais définis par Coop étaient respectés et a organisé les contrôles de qualité sur place. Les procédures sont bien rodées.

Peter Becker, dont le département négocie centralement les conditions avec les prestataires internationaux de transport, sait actionner les bons leviers : « Nous négocions directement avec le prestataire qui va réellement exécuter la pres-

tation. En principe, nous achetons les marchandises en FOB (free on board). Cela signifie que notre fournisseur est responsable du chargement et du transport du conteneur jusqu'au terminal portuaire du quartier de Shunde à Foshan. » Ceci permet aux clients de bénéficier de prix de transport bas. Et à Coop de planifier et de piloter les importations de façon optimale. Toutes les autres procédures sont ensuite entre les mains du grossiste.

### Des importations de Chine à hauteur de plusieurs milliards.

En 2010, le montant des marchandises importées de Chine en Suisse s'élevait à 6,1 milliards de francs. L'essentiel des marchandises rejoint >



Photo: Manus Born © Coop



Photo: © SBB Cargo

Les produits de Chine pour Coop Suisse...

...prennent aussi le train: de Rotterdam via Bâle à l'entrepôt central de Coop...

l'Europe par voie maritime. Avec 2,2 milliards de francs, la catégorie «machines, appareils et électronique» représentait en 2010 plus d'un tiers de la valeur totale des importations chinoises.

Le transport du conteneur avec les micro-ondes suit une mécanique bien huilée. Sur la base des indications de Coop, le fournisseur a réservé une place sur le porte-conteneurs, et la livraison au port fait l'objet d'une «closing date». Cela signifie que le conteneur doit se trouver au terminal de Shunde 48 heures avant le départ. Personne ne livre en avance car cela augmente les coûts.

Le transport de conteneurs par la mer est spectaculaire de bout en bout. Le passage d'un moyen de transport à l'autre, ici du camion au bateau, est facilité par l'existence d'unités de chargement standardisées à l'international. «Notre» conteneur avec les micro-ondes mesure 20 pieds (6,058 mètres); il y a aussi des conteneurs de 40 et 45 pieds. Les conteneurs sont prétriés dans le terminal de Shunde, puis une grue soulève et déplace les conteneurs vers la cellule qui leur a été attribuée.

La «conteneurisation» a considérablement réduit le temps d'immobilisation des navires, ce qui améliore la rentabilité. A Shunde, certaines compagnies maritimes utilisent de petits bateaux pour alimenter le «navire mère»: en effet, à cause de leur tirant d'eau ainsi que pour des questions de rentabilité, les grands porte-conteneurs ne jettent l'ancre que dans de très grands ports, par exemple à Hong Kong, qui se trouve tout près de Shunde et où l'an dernier 23,7 millions de conteneurs ont été transbordés. Certains porte-conteneurs sont de véritables géants des mers: ils contiennent 14 000 conteneurs, font près de 400 mètres de long, plus de 50 mètres de large et ont un tirant d'eau de 16 mètres. Si l'on mettait bout à bout leur chargement, le serpent de conteneurs

s'étendrait sur plus de 84 kilomètres, soit environ la distance de Zurich à Saint-Gall.

Ce n'est pas la taille du navire mais le coût et les délais qui intéressent le responsable transport de Coop: «Nous faisons partie d'une coopération européenne et nous négocions directement avec les grandes compagnies maritimes. Nous comptons en dizaines de milliers de conteneurs par an.» Ces volumes et l'achat direct permettent d'obtenir des tarifs de trans-

Les frais de transport ne représentent que 10 à 15 % du prix de vente final.

port plus avantageux. Au total, les frais de transport représentent 10 à 15 % du prix final du micro-ondes.

Selon la compagnie maritime, l'itinéraire et les arrêts intermédiaires, le porte-conteneurs met

30 à 35 jours pour arriver à Rotterdam. Le navire parcourt 18 000 kilomètres via le canal de Suez et la mer Méditerranée. A Rotterdam, le navire est déchargé, et le conteneur avec les micro-ondes est transféré sous deux à trois jours du site de transbordement central vers un train-navette de Hupac. Hupac est un opérateur indépendant du trafic combiné pour le compte duquel SBB Cargo International roule aussi. Il dispose de 5600 modules de wagons et réunit les expéditions de différents donneurs d'ordre pour former des trains complets. Ceux-ci font la navette entre les terminaux de transbordement sur de longues distances.

### Du bateau au rail.

Notre conteneur en provenance de Rotterdam arrive entre-temps au terminal de Bâle, où il est dédouané et pris en charge par SBB Cargo. Pour expliquer l'importance de SBB Cargo dans la chaîne de transport globale des produits importés en Suisse et exportés du pays, le directeur de SBB Cargo Nicolas Perrin prend un exemple très simple: «Parmi les wagons que nous acheminons, un sur trois a un rapport

### Gateway Limmattal.

Pour Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, c'est le «portail suisse de la logistique mondiale»: le gateway Limmattal, dont l'ouverture est prévue en 2016. Le site de transbordement central pour conteneurs est la réponse de SBB Cargo à la hausse du trafic de cette unité de chargement. Actuellement, 200 000 conteneurs par jour arrivent en Europe, et il devrait y en avoir deux fois plus en 2030. D'après les estimations, 1% de ces conteneurs arrive en Suisse. Ce sont surtout les deux ports allemands de Hambourg et de Bremerhaven sur la mer du Nord qui les mettent sur les rails. Les conteneurs d'outre-mer déchargés dans ces ports arrivent donc majoritairement par train dans notre pays.

SBB Cargo prévoit d'acheminer les trains de 750 mètres de long directement vers la gare de triage de Limmattal. Le gateway fonctionne alors comme une gare de transbordement pour conteneurs en acier: les trains de conteneurs arrivés pénètrent dans le terminal, et les conteneurs sont transférés par des grues vers des trains de correspondance qui repartent plus loin. Cela va plus vite et coûte moins cher que le tri des wagons un par un.

Le gateway Limmattal est conçu pour transborder jusqu'à 600 conteneurs par jour. 80 % de ces 600 conteneurs doivent quitter Limmattal sur les rails et non par la route. SBB Cargo contribue ainsi au transfert du trafic vers le rail.



...et de là vers les centres de distribution régionaux, par exemple vers Aclens (VD). La dernière étape de ce voyage mondial, qui achemine la marchandise dans la filiale, est assurée par camion.

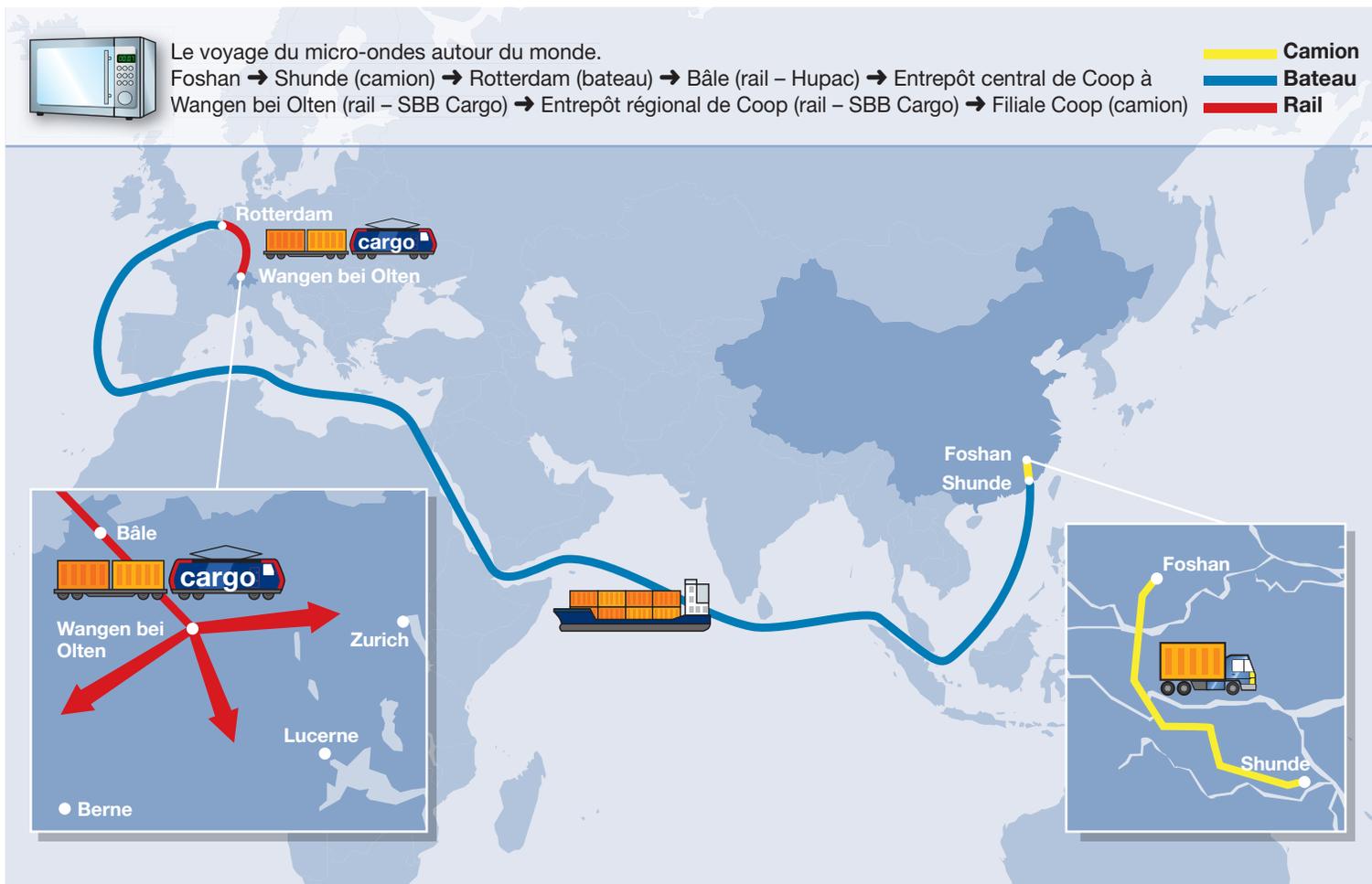
avec l'étranger.» Pour se préparer à l'avenir dans ce domaine, SBB Cargo prévoit le gateway Limmattal (voir encadré).

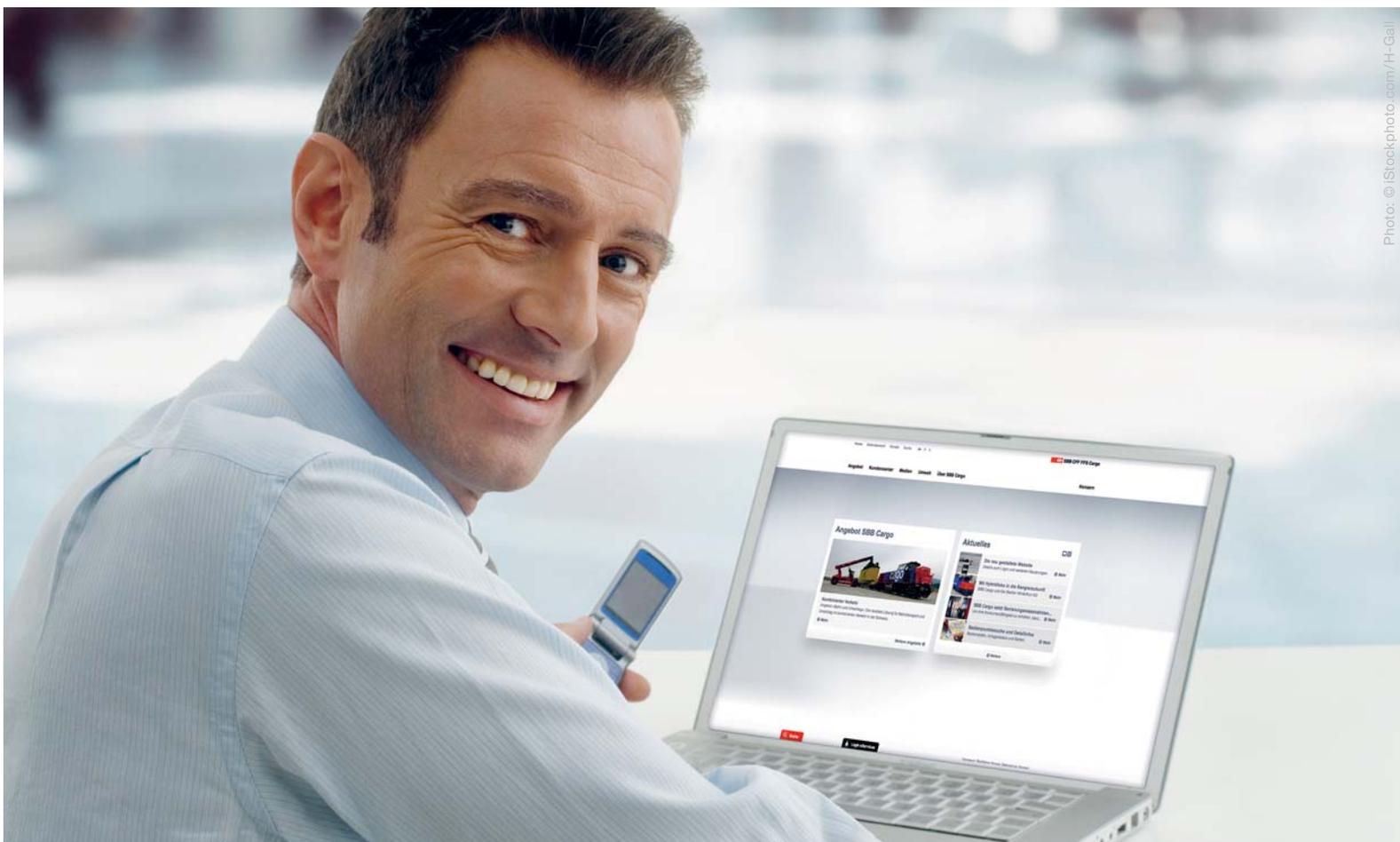
L'étape suivante du transport d'outre-mer s'étend sur 45 kilomètres et mène directement au quai de l'entrepôt central de Coop à Wangen bei Olten. Le système de raccordement pour le trafic combiné international en Suisse se nomme «Swiss Split». SBB Cargo garantit ainsi le service de navette quotidien et la distribution capillaire des unités de chargement in-

termoales telles que le conteneur en provenance de Shunde. A Wangen, le conteneur est ouvert et vidé par les collaborateurs du grossiste. Chaque micro-ondes est contrôlé, puis la marchandise est entreposée temporairement sur des palettes, le moins longtemps possible car un appareil entreposé coûte de l'argent et occupe de la place.

Et là, Coop fait à nouveau appel à SBB Cargo: dès qu'une filiale commande des micro-ondes, ils sont préparés à Wangen selon les besoins

du magasin, puis acheminés en trafic par wagons complets (TWC) par SBB Cargo («en saut de nuit») vers les centrales régionales de distribution. La dernière étape est assurée par camion. En général 21 heures après la commande, celui-ci livre à la filiale, dans des conteneurs roulants, les micro-ondes qui seront bientôt utilisés dans une cuisine suisse. C'est là que prend fin cette chaîne de transport de quelque 19 000 kilomètres. ■





# SBB Cargo s'affiche en ligne dans un nouveau look.

La présentation Internet, entièrement remaniée, permet aux utilisateurs de s'y retrouver plus vite. Les clients accèdent maintenant aux informations sur un espace protégé par un mot de passe.

TEXTE: HEINI LÜTHY

Huit ans sont une éternité à l'échelle d'Internet. Le site web avait été profondément remanié pour la dernière fois en 2003; il vient maintenant d'être totalement refondu.

Martin Radtke supervise le lancement en tant que responsable Cross Media chez SBB Cargo et décrit ainsi les objectifs du remaniement: «Les utilisateurs doivent accéder plus vite et plus facilement aux informations. Nous avons

donc amélioré la structure et la navigation. Les clients disposent maintenant d'un espace protégé par mot de passe, contenant des informations spécifiques. Les utilisateurs ont en outre la possibilité de partager des contenus, c'est-à-dire de les transférer ou recommander à d'autres via Facebook, Twitter ou Google+ par exemple.» Le «mega drop down» est un nouvel élément de navigation important: c'est une fenêtre qui s'ouvre automatiquement lorsque la

souris passe sur un lien. Cela permet à l'utilisateur de sauter directement au point du menu souhaité au 3<sup>e</sup> niveau de navigation.

Le site web [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com) est un portail classique pour clients commerciaux. Il sert à de nombreux utilisateurs de moyen d'accès au CIS-online, le système d'information Cargo, qui permet aux clients de transmettre leurs ordres de transport en quelques clics ou de planifier >

leurs wagons de marchandises. La deuxième raison d'être en ligne pour SBB Cargo est le blog Cargo. A l'origine, il avait été instauré en 2007 pour informer sur le salon Transport Logistic de Munich. Le bon accueil que lui a réservé le secteur logistique a décidé SBB Cargo à le maintenir. En règle générale, des informations actuelles sur l'entreprise et le trafic ferroviaire de marchandises suisse y sont publiées deux fois par semaine.

D'autres offres viennent compléter ces deux piliers de l'information: il s'agit des sites web des filiales SBB Cargo International et ChemOil Logistics ainsi que du site du projet Gateway Limmattal de même que des différentes présences dans les réseaux sociaux liés au blog Cargo (voir graphique). Sur le nouveau site web, cette offre est condensée dans ce qu'on appelle un «Social Media Newsroom» de sorte que toutes les activités issues des réseaux sociaux se trouvent concentrées sur une seule page (certaines uniquement en allemand).

### Meilleure orientation client.

Plusieurs éléments ont été sciemment améliorés pour les clients. Tout d'abord, un nouveau concept permet de prendre contact plus rapidement avec les spécialistes de SBB Cargo.

Ensuite, la recherche des points de desserte et le catalogue de wagons ont été remaniés de manière plus conviviale. La création de l'espace fermé est également importante, même s'il est encore en construction. Martin Radtke: «Cet élément du site web est destiné à être un lieu de dialogue amélioré avec SBB Cargo.»

Une petite équipe de projet composée de collaborateurs de SBB Cargo et de spécialistes externes a d'abord été chargée de déterminer qui utilisait le site et quelles étaient les informations recherchées. La navigation a été adaptée en fonction des résultats et les contenus ont été restructurés. Il en est résulté un premier prototype qui a été présenté à des clients sélectionnés. La navigation et la structure ont ensuite été modifiées d'après leur feedback.

Les constructeurs du nouveau site ont également été très attentifs aux textes. Martin Radtke: «Un tandem de rédacteurs a peaufiné les textes bruts directement dans le système de gestion de contenu. Ils contrôlaient mutuellement leurs textes pour en améliorer la lisibilité et réduire le nombre de modifications. Après un dernier contrôle des contenus, les textes ont été envoyés à la traduction.» Le fait de simplifier et de perfectionner

la langue contribue également à aider les utilisateurs à obtenir plus rapidement les informations recherchées.

La mise en ligne du nouveau site constitue une étape importante du processus de rénovation qui n'en est pas pour autant achevé. Martin

Les utilisateurs trouvent plus vite les informations recherchées – grâce à une langue simplifiée.

Radtke: «Quand on entretient un site Internet d'entreprise, il faut sans cesse l'optimiser. Ce qui compte, c'est que nous avons maintenant une base technique et sémantique moderne que nous pouvons continuer à développer.» Les clients consultent de plus en plus le site pendant leurs déplacements – et y restent plus longtemps: «Nous allons donc devoir décider si nous voulons rendre nos informations plus attrayantes pour les appareils mobiles.»

En conséquence de quoi, il est bien possible que la présence en ligne de SBB Cargo change complètement d'apparence avant huit ans! ■



**Deux sites au centre.**  
La structure de la présence en ligne de SBB Cargo: au centre, le site web d'entreprise et le blog Cargo avec, groupés tout autour, les sites web des filiales et les sites de plateformes des médias sociaux.  
**Certains uniquement en allemand.**



Les matériaux de Sika pour le tunnel de base du Saint-Gothard sont livrés sur le chantier par SBB Cargo et ce, sans impact sur le climat.

## Produit ici, compensé là-bas.

Les transports ferroviaires de Sika Suisse SA avec SBB Cargo sont 100 % sans impact sur le climat. Cette entreprise, active principalement dans le domaine des additifs pour la construction, compense ses émissions de CO<sub>2</sub> en finançant un projet solaire en Ethiopie.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: BERNHARD LOCHMATTER

André Walser se lance volontiers dans de nouveaux projets. Le responsable du centre logistique de Sika à Birr (AG) est d'avis qu'il faut commencer petit et progresser pas à pas, avec précaution. C'est ainsi qu'il a abordé la compensation des gaz à effet de serre. Il est fier de montrer le certificat de myclimate qui indique que Sika Suisse SA a apporté une contribution

durable et volontaire à la protection du climat et compensé près de 200 tonnes de CO<sub>2</sub> en soutenant les projets de protection du climat de myclimate.

Le plus étonnant dans l'affaire est que les quantités de CO<sub>2</sub> compensées ont été générées par le transport ferroviaire de marchandises. «Par >



Photo: Myclimate

L'argent de Sika est utilisé pour l'installation de panneaux solaires en Ethiopie.

rapport à la moyenne des camions en Suisse, le transport ferroviaire avec SBB Cargo n'émet qu'un vingtième de CO<sub>2</sub>. Mais il reste quand même une part inévitable», déclare Nadja Oback, responsable marketing environnemental chez SBB Cargo. Pour le calcul de ses émissions, SBB Cargo adopte une approche par cycle de vie, c'est-à-dire que sont prises en compte toutes les émissions de tous les processus, y compris la production et le transport de l'électricité destinée aux trains, la production et le transport du gazole pour la traction, le triage et la livraison de proximité, la production et l'entretien de l'infrastructure de transport et du matériel roulant.

Sika est la première entreprise suisse du secteur des matériaux de construction à compenser entièrement les émissions générées par le rail. Elle transporte chaque année 18 000 tonnes de matériaux par le rail entre le site de production de Guin (FR) et le centre logistique de Birr (AG), ainsi que vers les chantiers NLFA de Sedrun (GR) et de Bodio (TI). La prestation de transport effective sur ces liaisons forme la base sur laquelle SBB Cargo calcule la quantité de CO<sub>2</sub> émise. Pour ce faire, elle utilise l'outil EcoTransIT (voir encadré). La fondation à but non lucratif myclimate calcule ensuite le montant de compensation correspondant et fait plusieurs offres à l'émetteur: l'entreprise peut opter pour un projet spécifique en Suisse, pour un projet à l'étranger ou pour une contribution à une enveloppe commune au portefeuille. Les projets suisses sont plus coûteux que les étrangers.

### De la lumière pour l'Ethiopie.

Sika Suisse SA soutient le projet «Lampes solaires en Ethiopie rurale». André Walser ra-

conte que dans le cadre de ce projet, des cellules photovoltaïques sont installées sur les toits des maisons éthiopiennes pour la production d'électricité, afin que les gens puissent utiliser des lampes à DEL solaires au lieu des lampes à pétrole polluantes et dangereuses. Cette mesure économise 50 000 tonnes

Avec sa participation au projet solaire, Sika compense 200 tonnes de CO<sub>2</sub>.

de CO<sub>2</sub> par an. De plus, elle a un impact positif sur la santé des personnes et améliore leurs conditions de vie générales.

La fondation myclimate tient particulièrement à cette approche multiple. «Pour choisir les projets que nous finançons, nous veillons toujours à ce qu'ils améliorent aussi les conditions de vie de la population locale et qu'il profite à la région tout entière», explique Kathrin Dellantonio, responsable de secteur Marketing & Sales

## Intéressé par la compensation de CO<sub>2</sub>?

Sur simple demande, votre conseiller vous fera établir un calcul des émissions pour le transport avec SBB Cargo ainsi qu'un calcul des coûts de la compensation. Ensuite, SBB Cargo transmet les données à myclimate. La fondation vous facture le montant, vous adresse un certificat de compensation et vous informe régulièrement de l'avancement des projets de protection climatique réalisés avec votre argent.

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



L'outil EcoTransIT de calcul de l'impact écologique des transports est disponible sur:

[www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)



chez myclimate. «De plus, l'utilité et l'utilisation de chaque projet sont vérifiées par le biais d'un monitoring complexe dès lors que nous versions de l'argent.»

Mais fondamentalement, myclimate ne s'intéresse pas qu'à la compensation: la fondation accorde tout autant d'importance au conseil, qui vise à empêcher dès le départ les émissions sous nos latitudes. Cette pensée globale correspond tout à fait à la ligne d'André Walser. Car il ne se satisfait pas que ses transports ferroviaires soient aujourd'hui à 100 % sans impact sur le climat. En effet, Sika Suisse SA ne transporte pas seulement par le rail: chaque jour, en moyenne 15 camions sillonnent les routes de Suisse pour le compte de Sika. André Walser a poussé les entrepreneurs de transport à utiliser des véhicules plus récents émettant moins de substances nocives. Avec succès, comme l'ont montré les calculs de CO<sub>2</sub>. Cependant, il ne serait pas tout à fait lui s'il ne songeait pas en secret à l'étape logique suivante: la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier. Effectivement, commencer petit et progresser pas à pas. ■

### Sika et myclimate.

Sika est une entreprise suisse indépendante active au niveau mondial dans le secteur des spécialités chimiques et un fournisseur leader de matériaux de construction et de procédés dans les domaines de l'étanchéité, du collage, de l'insonorisation, du renforcement et de la protection d'ossatures pour le bâtiment et l'industrie. Au total, Sika est représentée dans 76 pays avec 120 sites de production et de vente. Elle emploie 14 000 collaborateurs, dont 2200 en Suisse, et réalise un chiffre d'affaires annuel de 4,4 milliards de francs. [www.sika.com](http://www.sika.com)

La fondation à but non lucratif myclimate a été créée en 2002 par scission de l'EPF de Zurich. Aujourd'hui, elle fait partie des principaux fournisseurs mondiaux de mesures de compensation volontaire. En 2010, elle a vendu 300 000 tonnes de réduction d'émissions. [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)



A 16 heures l'essentiel est fait: «Helvetia», un chantier complet sur roues, est arrivé à Altdorf, au portail nord de la NLFA.

## Un chantier en voyage.

«Helvetia» passionne même les novices en technologie. Avec ce «train de béton», Transtec Gotthard construit la voie de circulation du nouveau tunnel de base. Cet été, ce train de 878 tonnes a dû être déplacé du portail sud au portail nord. Un cas pour SBB Cargo.

TEXTE: RETO NEYERLIN – PHOTO: GIAN VAITL

L'ombre envahit encore la gare de Biasca lorsqu'à 9 heures, en ce jour d'août, ont lieu les derniers préparatifs en vue du grand déplacement du chantier. Et déjà les premiers rayons de soleil surgissent derrière le puissant massif montagneux qui entoure le village tessinois à l'est. Ils inondent le principal acteur de la journée – le train «Helvetia» – d'un halo blanc qui nimbe la rame jaune d'une couleur or. Le mécanicien SBB Cargo Bernhard Tresch regarde, lui aussi, avec admiration son convoi inhabituel.

Aujourd'hui, «Helvetia» part pour un grand voyage. Le train de 481 mètres de long et de 878 tonnes

doit affronter un trajet pénible. De Biasca, il doit emprunter l'ancienne ligne ferroviaire du Gothard jusqu'au portail nord du nouveau tunnel de base, à Altdorf. Les 24 wagons devront passer par plus de 30 tunnels, 14 ponts, divers virages en épingle à cheveux et d'innombrables autres virages. Et surtout: maîtriser un dénivelé de 800 mètres en montée. Avec un train aussi lourd, ceci n'est possible que grâce à l'utilisation simultanée de deux locomotives, dans le cas présent une Re 620 et une Re 420 en double traction.

Le «train de béton» jaune contribue au fait qu'à partir de décembre 2016, des trains de l'axe

Nord-Sud pourront emprunter le tunnel de base entre Altdorf et Biasca. Car avec «Helvetia», une fabrication unique qui a coûté 10 millions de francs, Transtec Gotthard déplace la voie de circulation dans le futur tunnel ferroviaire le plus long du monde avec ses 57 kilomètres.

216 mètres de voies par jour.

Et tout ceci se fait avec la plus grande efficacité. Au lieu de transporter sur des milliers de trajets et jusqu'à l'intérieur du tunnel le béton fini destiné à fixer les rails et les traverses, le béton est produit directement sur le chantier >

par le mélangeur mobile. Les 18 wagons en queue de rame servent à stocker le ciment, l'eau et les additifs et approvisionnent en permanence la partie avant en matériel par tapis convoyeur. «La nuit, le train, qui est stationné à l'emplacement qui lui est réservé dans le hall spécialement prévu à cet effet, est nettoyé et

L'«Helvetia» produit chaque jour du béton pour 216 mètres de voie.

rechargé», explique Hein Leeuwe, responsable technique de l'ARGE Fahrbahn Transtec Gotthard. En journée, le train est en service dans le tunnel. Quatre employés seulement commandent le mélangeur mobile par équipe, afin de produire du béton pour une moyenne quotidienne de 216 mètres de voies.

Outre l'économie de nombreux trajets en camion, cette procédure présente un autre grand avantage: durant les travaux de béton, les autres équipes de montage (pour les différents câblages – caténaire, électricité, télécom, etc.) peuvent intervenir sur les voies terminées au plus tard 48 heures après que le béton ait été coulé. C'est ainsi que depuis mai 2010, 15 kilomètres de voies ont déjà été installés sur le tronçon Bodio–Faido du tunnel.

A présent, c'est au tour du portail nord. L'infrastructure du chantier a dû être transportée à un autre endroit à cet effet. Le déménagement a duré 14 jours; 2000 tonnes de matériel de construction ferroviaire ont été déplacées à Altdorf via la ligne du Gothard existante. «Helvetia» en est la «voiture balai».

### Concept convaincant de SBB Cargo.

Il n'était pas acquis d'avance que SBB Cargo se voie confier le déménagement du chantier. Car aussi bien Biasca qu'Altdorf se situent directement à côté de l'autoroute, et un transport par camions aurait donc été possible. «Mais nous avons pu proposer un concept convaincant», souligne Mark Wildi, Key Account Manager de SBB Cargo. Parmi les avantages en notre faveur, la livraison ponctuelle des types de wagons requis et surtout leur disponibilité pour une durée prolongée pour le chargement de l'ensemble du matériel.

SBB Cargo a également su résoudre un autre problème: le train devant toujours être orienté

vers le centre du tunnel pour la construction, il est nécessaire de le retourner durant le transfert. «Pour ne pas devoir décrocher et retourner individuellement chaque wagon, nous faisons faire un détour au train par Chiasso où il peut être retourné en une seule fois», explique Thomas Giger, planificateur de SBB Cargo.

Cela fonctionne sans problème et le train de béton arrive donc ponctuellement à 16 heures à Altdorf, destination finale du déménagement. Transtec Gotthard est très satisfait de ce déroulement comme le confirme Sebastian Reimann, le chef des travaux. Et cette bonne collaboration ne s'arrête pas là: comme à Biasca, SBB Cargo livre les matériaux requis (rails, traverses, ciment et câbles) à Altdorf aussi.

Une fois le tunnel de base ouvert, fin 2016, les voyageurs mettront une heure de moins pour parcourir la ligne Milan–Zurich. Avec l'extension de la ligne de plaine, l'axe Nord–Sud pourra être emprunté par des trains de marchandises plus nombreux et plus lourds, ce qui favorisera le transfert du trafic lourd sur le rail.

Les mécaniciens en profiteront, eux aussi: ils n'auront plus besoin d'emprunter les cols avec leurs trains de marchandises; il leur suffira de traverser la montagne. Ils y perdront certes un peu en «romantisme ferroviaire». Ou comme l'exprime Bernhard Tresch: «Les magnifiques panoramas du Gothard me manqueront.» ■

[www.koenigsfilm.de](http://www.koenigsfilm.de)

> Referenzen > Betonzug – Alpine Bau

## CLAIR & NET

### GARE DE DÉPART

Biasca

### GARE D'ARRIVÉE

Altdorf

### DISTANCE

90 km (sans boucle via Chiasso)

### OBJET DU TRANSPORT

Train béton «Helvetia»

### DONNEUR D'ORDRE

Transtec Gotthard

## NOUVELLES DU MARCHÉ

### Swiss Split: nouvelle navette de Bâle à Chavornay.

Swiss Split est le système de raccordement du trafic combiné international en Suisse. Il garantit la répartition d'unités de chargement intermodales entre les voies de raccordement de l'économie suisse et les terminaux à navettes internationales de la Suisse. Depuis septembre, SBB Cargo propose à ses clients une navette ferroviaire Bâle–Chavornay (VD) quotidienne, du lundi au vendredi, pour le transport des conteneurs pour l'outre-mer. L'offre est neutre et s'adresse à tous les acteurs du trafic combiné.

Les clients profitent de prix compétitifs et d'horaires intéressants, ainsi que de la nouvelle logique comptable du trafic combiné: depuis juillet, ils peuvent réserver directement le nombre d'emplacements souhaités pour les conteneurs et non plus, comme jusque-là, le wagon entier.

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



### Qui est Lea?

Lea n'est pas quelqu'un, mais quelque chose: le «Lokpersonal Electronic Assistant» des CFF est un petit ordinateur portable qui affiche toutes les informations et données nécessaires aux mécaniciens. En octobre, les mécaniciens Cargo ont été équipés du nouveau «Lea Cargo» qui remplace l'ancien «Lea I». Les principales améliorations par rapport à Lea I sont la moindre consommation de papier, l'utilisation plus simple et l'accès en ligne qui permet, en cours de route, de consulter les données et de les synchroniser.

## Mesures d'assainissement pour SBB Cargo.

Pour augmenter sa compétitivité, SBB Cargo supprimera quelque 200 postes dans l'administration ces prochaines années. Cette mesure fait partie du programme d'assainissement annoncé en juillet pour permettre à l'entreprise d'équilibrer son résultat à partir de 2013. Dans ses objectifs stratégiques, le Conseil fédéral exige l'autonomie du trafic de marchandises par wagons complets de SBB Cargo à moyen terme.

Une partie du paquet de mesures porte sur la réduction des coûts structurels, et donc de tous les coûts générés, indépendamment du volume transporté. Ils sont actuellement nettement supérieurs aux coûts habituels du secteur du transport. SBB Cargo n'est donc pas assez compétitif par rapport à d'autres prestataires. Les coûts pour le personnel dans l'administration et la gestion représentent une grande partie des coûts structurels. SBB Cargo doit donc réduire le nombre des postes dans ces secteurs. Pour ce faire, il faut notamment introduire des processus plus simples et standardisés dans toute l'entreprise, et donc supprimer certaines tâches principalement dans les services finance, informatique et distribution. Ces mesures et d'autres permettront de supprimer 200 postes dans l'administration et la gestion ces prochaines années, notamment au siège de SBB Cargo à Bâle.

## Audits SQS effectués avec succès, pour SBB Cargo International aussi.

En septembre, l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) a réalisé l'audit annuel de SBB Cargo et confirmé le maintien de tous les certificats pour SBB Cargo, ChemOil, SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italie. Pour la première fois, SBB Cargo International, sise à Olten, a obtenu la certification ISO 9001:2008. La certification ECM (Entity in Charge of Maintenance) a par ailleurs été confirmée pour SBB Cargo. Celle-ci prévoit qu'une instance chargée de la maintenance soit attribuée à chaque wagon et que chaque wagon doit être entretenu selon le plan de maintenance et les réglementations en vigueur. SBB Cargo a globalement obtenu l'évaluation «très bien». La gestion des processus et la procédure stratégique et opérationnelle systématique de SBB Cargo ont été évaluées comme particulièrement positives.

## SBB Cargo International: une loc baptisée «Olten».

En baptisant une loc Re 482 «Olten», SBB Cargo International a officiellement inauguré fin septembre son siège dans la ville ferroviaire. Par définition utilisable au niveau international, la Re 482 a pour marraine la cheffe de l'économie soleuroise Esther Gassler et pour parrain le président de la ville d'Olten Ernst Zingg.

Michail Stahlhut, CEO de SBB Cargo International, a fait l'éloge de ce site qui est à l'intersection des principaux trajets Nord-Sud et Est-Ouest de la Suisse. «Je suis très heureux que nous nous soyons installés à Olten et que nous poursuivions la tradition ferroviaire suisse centenaire.» Il a dressé un premier bilan intermédiaire positif pour l'entreprise. «Sur le plan opérationnel, nous sommes sur la bonne voie, bien que toujours aux prises avec les difficultés habituelles de démarrage.» Au premier semestre, SBB Cargo International aurait déjà acheminé 15 000 trains, selon M. Stahlhut.

Au baptême de la loc: Esther Gassler, cheffe de l'économie soleuroise; Michail Stahlhut, CEO de SBB Cargo International; Ernst Zingg, président de la ville d'Olten.





## Les nouveaux trams de la région bâloise sur le train.

De juillet 2011 à mai 2012, 15 nouveaux trams Tango du constructeur suisse Stadler à Bussnang (TG) seront livrés par rail à Baselland Transport AG BLT. A la différence des 4 véhicules de présérie mis en service début 2009, ces trams de série ne seront pas acheminés en deux parties sur des véhicules routiers surbaissés, mais en train par SBB Cargo, en combinaisons complètes. Une nouvelle rampe de raccordement a été spécialement construite au Dreispitz à Bâle. Ces 19 nouveaux véhicules permettront de renforcer la cadence sur deux lignes et remplacent d'anciens trams du réseau BLT, dans la ville et l'agglomération de Bâle. En 2013, BLT prévoit de commander à Stadler 18 autres compositions Tango.

## Séminaire sur l'avenir du trafic ferroviaire national de marchandises.

En collaboration avec l'Association suisse des chargeurs (VAP), SBB Cargo a organisé un séminaire le 23 septembre à Soleure, pour sensibiliser les politiciens, les autorités, les clients et les experts aux problèmes du trafic ferroviaire de marchandises.

Paul Wittenbrink, professeur en transport et logistique, a montré dans son exposé l'avantage économique du trafic de marchandises par wagons complets (TWC). Il serait, selon lui, inapproprié sur le plan économique de privilégier le trafic de voyageurs, alors qu'une forme

mixte et équilibrée serait bien plus utile. Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, a expliqué l'offre actuelle de l'entreprise et les défis à venir.

Préoccupation importante des participants: les politiques ne devraient pas se focaliser exclusivement sur le trafic transalpin, mais aussi s'investir davantage en faveur du trafic ferroviaire national de marchandises. Le maintien de la performance future du réseau ferroviaire exige notamment une politique d'aménagement du territoire ciblée pour les sites industriels et logistiques à fort trafic.

## Nouvelle image de SBB Cargo.

L'entreprise de transport ferroviaire suisse a revu sa présentation Internet. Celle-ci s'articule autour de quatre motifs d'affiche – les Key Visuals – qui représentent SBB Cargo comme un moteur de l'économie suisse qui agit en arrière-plan. Le message: partout où il faut des solutions de transport efficaces, écologiques, flexibles et fiables, le leader du trafic de marchandises suisse intervient en arrière-plan.

Cette nouvelle image qui sera mise en œuvre à tous les niveaux d'ici au printemps 2012 est nécessaire en raison du détachement de SBB Cargo International et de la concentration de l'entreprise sur le marché intérieur suisse. Pour SBB Cargo, le contenu de la communication repose sur les trois valeurs centrales «suisse», «personnel» et «durable».



**Nous sommes là où la nature est importante.**



## Les trimeurs du Simplon.

Toujours sur la route, infatigables et courageux, tels sont les muletiers. Veinards surpayés? Non, plutôt les «trimeurs du Simplon». Car les muletiers sont d'importants transporteurs de marchandises qui méritent largement leur salaire.

TEXTE: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Aujourd'hui encore, je suis très fier de cette promotion. Moi, Niklaus Zenklusen\* de Gondo, fils de paysan longtemps considéré comme un bon à rien, suis à présent quelqu'un d'important au village. Il y a un an, il m'a nommé principal transporteur de balles, autrement dit muletier. Il, c'est Kaspar Jodok von Stockalper, admiré par tous, dans le Haut-Valais. Il a fait fortune en transportant des marchandises par le col du Simplon. Sel et vin, soie et velours, riz, céréales, laine, fromage et huile: autant de marchandises transportées à dos de bardots, chevaux et mulets par les collaborateurs de la société commerciale de Stockalper.

On peut être fier d'être engagé par Stockalper et en plus, on gagne bien sa vie. Mon nouveau

chef a été le premier à comprendre qu'il y avait beaucoup d'argent à gagner avec le transport de marchandises via le Simplon, entre le Haut-Valais et l'Italie du Nord. C'est ainsi qu'est né son empire, et le chemin de montagne qu'il a ouvert il y a des années est rentabilisé depuis longtemps. Avec son activité, Stockalper contribue même à l'essor de nos mines d'or à Gondo.

Un trajet qui n'est pas sans danger.

A présent, j'ai pour mission de participer activement à cette affaire. Si je suis responsable du bon déroulement des transports des marchandises les plus précieuses, ce n'est pas

seulement grâce à mon titre de muletier en chef, mais aussi parce que Stockalper a jugé que ma carrure était idéale pour cette tâche.

Car c'est bien de force et de détermination dont j'ai besoin sur nos tournées, la traversée du Simplon n'étant pas sans danger. Je ne compte plus les fois où nous avons dû nous protéger d'une tempête de neige ou d'une chute de pierres, ou que nous avons attendu, trempés et transis de froid, durant des heures sous un rocher que la tempête soit passée. C'est ce que j'appelle des expériences limites.

Mais la nature n'est pas notre seul ennemi. Nous sommes aussi exposés aux attaques humaines. >

Lors de la dernière expédition, je me suis en effet tiré sans blessures d'une embuscade tendue par des bandits de grands chemins. Ils nous sont tombés dessus avec des gourdins pour nous voler toute notre cargaison. Quatre bandits contre quatre muletiers et une précieuse cargaison de plus de 2 tonnes de sel, 20 fûts de vin et d'une grande quantité de soie à défendre. Nous

## L'Hospice du Simplon sera transformé en un relais pour les muletiers.

avons finalement réussi à repousser nos agresseurs. Mais nous avons subi une lourde perte. Mon meilleur transporteur, un gars sympathique, ancien forgeron de Brigue, est décédé durant l'expédition de blessures à la tête faites lors de la bagarre avec les brigands.

### De la joie pure à chaque mission.

Dans de tels moments, le doute me gagne. A quoi bon tout cela? Je ressens aussi la peur de ma famille à Gondo qui craint pour ma vie à chaque départ. Mais il y a aussi cette énorme satisfaction lorsque, après des jours ou des semaines de souffrance, d'insomnies et de privations, je peux remettre la cargaison en bon état au partenaire italien. Et lorsque je sens ensuite les pièces d'argent ou parfois même d'or dans ma main, je ressens une profonde satisfaction. C'est un salaire bien mérité pour toute la fatigue et la besogne.

Et c'est donc avec fierté que je remets à chaque fois les recettes à Kaspar Jodok von Stockalper. C'est un bon patron. Ce que je gagne avec mes transports me facilite la vie entre les transports et dédommage aussi mes proches pour le souci qu'ils se font pour moi. C'est pour cela que je continue, avec conviction. A 24 ans, je suis dans la force de l'âge. Je ne me vois pas travailler comme un paysan. Je suis un muletier et fier de l'être et je veux consacrer ma vie au commerce. Je ressens de la joie à chaque mission. Et à l'avenir, nous devrions même bénéficier d'un plus grand confort. Comme Stockalper me l'a confié hier, il veut aménager l'Hospice du Simplon près du «Alter Spittel» en une résidence d'été et un relais pour nous autres muletiers. Formidable! ■

\* Nom inventé. Le narrateur pourrait avoir vécu dans la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle.



Photo: Gian Vaitl

## Logistique 2015 – changements pour le rail aussi.

*Chères logisticiennes, chers logisticiens,*

*Des sondages actuels effectués en Suisse et en Allemagne annoncent certains changements structurels dans le transport et la logistique. Beaucoup d'entreprises s'attendent en effet à une hausse des prix du transport dans les cinq années à venir. Parmi les raisons, des capacités de chargement insuffisantes, mais aussi une hausse du prix du pétrole, de nouvelles exigences environnementales, ainsi que le manque croissant de main-d'œuvre et d'infrastructures.*

*L'optimisation des processus, une grande flexibilité et la qualité seront primordiales pour les entreprises à l'avenir. Un prestataire de premier ordre se caractérise par une qualité élevée, une capacité de chargement suffisante et une grande flexibilité, mais aussi par une grande transparence en termes de coûts et une solidité financière, la crise ayant montré que les meilleurs prix ne sont pas toujours durables et que beaucoup d'entreprises ont disparu du marché. Le «regroupement des transports» et «Green Logistics» sont également des thèmes importants; ils sont essentiels pour les entreprises suisses qui accordent toutefois une importance encore plus grande au développement du réseau ferroviaire.*

*Qu'est-ce que cela signifie pour le rail? Le regroupement, la protection de l'environnement, la qualité et la solidité sont des facteurs favorables au rail. Mais ce n'est pas tout. Outre un bon rapport qualité/prix, le rail doit aussi offrir des perspectives claires, par exemple pour le trafic suisse par wagons isolés. Des innovations sont nécessaires aussi, ainsi que moins de complexité et plus de simplicité. Il convient d'étudier de nouvelles approches d'exploitation optimisée et plus régulière du système ferroviaire et là où l'offre actuelle ne répond pas aux besoins des clients, il faudra examiner l'opportunité de partenariats et d'alliances stratégiques. Logistique 2015 – le rail aussi connaîtra des changements.*

*Paul Wittenbrink*

Prof. Dr Paul Wittenbrink est professeur en transport et logistique, Duale Hochschule Baden Württemberg, Lörrach (wittenbrink@dhbw-loerrach.de).



«Nous travaillons main dans la main»: Hilmi Üzümyemez (à gauche) et Rudolf Bruggmann.

## «Nous sommes tous deux sur le même quai.»

Hilmi Üzümyemez de SBB Cargo et Rudolf Bruggmann de la Poste Suisse travaillent ensemble dans le centre de distribution de Mülligen pour que les lettres arrivent dans les temps à leur destinataire. Comment fonctionne ce partenariat?

TEXTE: ESTHER BANZ – PHOTO: GUY PERRENOUD

Il est rare que ces deux-là aient le temps de boire le café ensemble ou même de manger quelque chose de chaud. Les horaires des trains rythment leur quotidien, tout doit presque toujours aller vite. Les voici pour la première fois réunis tranquillement dans la cantine du centre de distribution postal de Mülligen à Schlieren, près de Zurich. Dehors, le jour vient juste de se lever. Sur le quai devant le centre de tri aux lignes futuristes, un train est prêt. Plus tard, des palettes et des bacs collecteurs pleins de lettres prétriées seront chargés dans les wagons. 15 trains avec au total 150 wagons partent d'ici tous les jours, sauf dans la nuit du samedi au dimanche, en direction des autres centres de tri d'Eclépens et d'Härkingen ainsi que vers Gossau et Coire. «Sept millions de lettres sont traitées tous les jours à Mülligen», déclare Rudolf Bruggmann.

Tant le personnel de triage de SBB Cargo que les logisticiens de la Poste travaillent en trois équipes. «L'essentiel du travail se déroule la nuit, quand tous les courriers A sont expédiés», explique l'agent de triage Hilmi Üzümyemez. Sont alors en service pour SBB Cargo un mécanicien plus trois spécialistes de la production régionale Cargo, et pour la Poste six collaborateurs sous la direction de Bruggmann.

Tous deux préfèrent les postes de nuit aux postes de jour. «On est bien réveillé, 100% concentré», affirme Üzümyemez, car: «On n'a pas une minute à nous. A cause du rythme élevé, nous sommes sans arrêt sollicités pour des questions de sécurité. J'aime bien travailler ainsi.» Rudolf Bruggmann sourit. «Hilmi est si bien rodé que l'on ne remarque même pas quand il est stressé.» Et celui-ci de répliquer: «Nous travaillons main dans la main, il faut donc que cela fonctionne sans accroc.»

Les deux hommes entretiennent une relation de partenariat, chacun défend la ligne de sa propre entreprise, chacun élabore des plans d'intervention et porte la responsabilité de sa partie si des problèmes surviennent pendant le service, par exemple si un train de la Poste entièrement chargé ne peut pas partir parce qu'un quai est bloqué. Ils sont parfaitement d'accord sur un

**Hilmi Üzümyemez** travaille chez SBB Cargo depuis sa fondation en 1999. Avant, il a occupé différentes fonctions aux CFF. Ce Turc de 40 ans, arrivé en Suisse à l'adolescence, parle parfaitement le suisse allemand et vit à Spreitenbach (AG).

**Rudolf Bruggmann** travaille à la Poste Suisse depuis 1970 et depuis trois ans au centre de distribution postal de Mülligen. Cet homme de 57 ans vit à Winterthur.

point: au quotidien, ils ne se rendent pas compte qu'ils travaillent pour deux entreprises différentes: «Les uns amènent les wagons, les autres les chargent. Nous sommes tous les deux sur le même quai.» Üzümyemez et ses collègues du triage aident aussi les collaborateurs de la Poste à charger lorsque le temps presse.

Il y a trois ans qu'Üzümyemez et Bruggmann travaillent ensemble sur le quai. Dans le travail, ils se connaissent par cœur. «Il est bien organisé, il garde toujours une vue d'ensemble, il est rigoureux», dit l'agent de triage de son collègue de la Poste, et voici comment ce dernier qualifie l'employé de SBB Cargo: «Fiable, irréprochable, très compétent.» Ils communiquent également bien entre eux, d'après Bruggmann. Même sur des sujets extraprofessionnels? Pendant un instant, le Suisse et le Turc se regardent. Puis Hilmi Üzümyemez dit: «Oui, on parle des vacances. Et je sais aussi qu'il est marié.» Bruggmann réplique: «Reste à savoir si c'est vrai.» Les deux éclatent de rire et ramènent habilement l'entretien sur le terrain du travail. ■



### 3 questions.

**Quelle a été votre première prestation logistique?**  
**Üzümyemez:** À 12 ans, j'aidais mon père dans son épicerie.  
**Bruggmann:** Quand j'étais petit, je construisais des cabanes dans la forêt avec des camarades de classe.

**A quoi vous fait penser le mot chaos?**  
**Üzümyemez:** Chaos? Qu'est-ce que c'est?  
**Bruggmann:** Le chaos quotidien de la circulation dans les villes.

**Quel talent auriez-vous voulu avoir?**  
**Üzümyemez:** Savoir tout faire comme James Bond.  
**Bruggmann:** Maîtriser d'autres langues pour pouvoir mieux communiquer avec les autochtones pendant mes vacances.

**Impressum.**  
 cargo 4|11. Novembre 2011. 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), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Werbekontor, 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)43 233 88 84, fax +41 (0)51 229 00 69, [www.sbbcargo.com/fr/magazin](http://www.sbbcargo.com/fr/magazin)

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](http://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](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-VB-REG-MKO, 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](http://cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**SBB Cargo International**  
 Riggensbachstrasse 8  
 4600 Olten  
 Suisse  
 Tél. Suisse 0800 707 100  
 Tél. Europe 00800 7227 2224  
[info@sbbcargo-international.com](mailto:info@sbbcargo-international.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](mailto:info@chemoil.ch)

**FSC**  
 MIXTE  
 Papier issu de sources responsables  
 FSC® C016087

**myclimate**  
 neutral  
 Imprimé  
 No. 01-11-717179 – [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)  
 © myclimate – The Climate Protection Partnership



SBB CFF FFS Cargo



Nous prenons tout de façon très personnelle. En tout cas lorsqu'il s'agit de la satisfaction de notre clientèle et de la qualité de nos prestations. Un conseil intensif et un savoir-faire approfondi en termes de transport nous permettent de comprendre les besoins de nos donneurs d'ordre jusque dans les moindres détails. C'est ainsi que nous garantissons des prestations d'avenir. Pour un objectif commun. Jugez-en par vous-même sur [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

★ EURO RSCG ZÜRICH

**Nous sommes là où des objectifs  
sont atteints ensemble.**