

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

1 | 10



BP. 4

Le rail fournit le carburant des voitures.

SBB. 8

La société ferroviaire se réorganise.

Sappi. 12

Biberist, au cœur de l'Europe.

Hupac. 14

Trafic bien combiné dès Anvers.



Photo de la saison.

Ecran de veille: téléchargez maintenant.

Un tube de soufflerie souffle de la cellulose dans un réservoir de Sappi Schweiz AG, à Biberist, dans le canton de Soleure. Anciennement Fabrique de papier Biberist, la société fabrique son papier à partir d'une matière première qu'elle se fait livrer de diverses régions du monde par bateau et par rail (voir page 12).

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!





Etre sur la brèche.

Chères lectrices, chers lecteurs,

«Etre sur la brèche», c'est prendre son café le matin devant le Palais fédéral et flâner l'après-midi sur les Champs-Élysées. Aujourd'hui, le monde tient dans un mouchoir de poche.

Mais c'est aussi passer tranquillement le week-end à la maison, à tailler les tulipes de Hollande, garnir la pâte à pizza italienne ou se prélasser sur le canapé d'Europe de l'Est.

En tant que groupe pour la mobilité pleinement intégré, les CFF ont ces deux visages de la mobilité: les collègues du trafic voyageurs nous rapprochent du monde; SBB Cargo œuvre tous les jours pour faire venir le monde à nous. «Etre sur la brèche» peut donc aussi signifier: ne rien voir du travail que réalisent en coulisses nos collaborateurs pour garantir au quotidien le confort auquel la société industrielle est habituée. La présente édition vous en fournira d'autres exemples.

Mais on peut aussi dire de SBB Cargo qu'elle est fondamentalement «sur la brèche»: peu avant de boucler ce numéro, les décisions stratégiques sur les futures orientations de l'entreprise sont tombées. Vous en découvrirez les grandes lignes en pages 8 et 9.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **BP.**
Le carburant des voitures prend le train.
- 6 **Xrail.**
Sassan Rabet et la nouvelle alliance.
- 8 **SBB.**
Ce qui change. Ce qui reste.
- 10 **Port of Switzerland.**
Bâle, capitale de la Suisse.
- 12 **Sappi.**
De l'Uruguay et de la Suède vers le Mittelland.
- 13 **Schotter.**
Plus de relations. Moins de CO₂.
- 14 **Hupac.**
Trafic bien combiné dès Anvers.
- 16 **Hobo.**
Liberté et wagons réfrigérants.
- 18 **Juilland.**
Le mécanicien-apiculteur.



L'impulsion du rail **profite à la circulation routière.**

BP alimente les voitures en carburant en Suisse et dans le monde entier. Pour le distribuer, BP (Switzerland) SA mise sur le rail, sans lequel les réservoirs des voitures resteraient vides.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTOS: BERNHARD LOCHMATTER



Un million et demi de litres d'essence – plus qu'un cube de 10 mètres de long: c'est ce que peut transporter un train d'essence. En moyenne, deux à trois de ces trains circulent chaque jour ouvré pour la seule société pétrolière BP (Suisse) SA sur le réseau ferroviaire suisse, soit l'équivalent de 4,5 millions de litres de carburants et de combustibles.

En Suisse, BP (Suisse) SA exploite près de 400 stations-essence. Elle est aussi grossiste

Le contact direct avec les spécialistes des transports pétroliers de Chemoil vaut de l'or.

Martin Weideli

en fuel et carburants et fournit les aéroports de Zurich et de Genève en kérosène. Les deux premiers segments du marché sont approvisionnés par une dizaine d'installations de réservoirs grande capacité répartis dans toute la

Suisse et dans lesquelles BP détient des parts. La société n'exploite pas de raffinerie en Suisse mais s'approvisionne en produits finis sur le marché de Rotterdam ou auprès de deux raffineries en Allemagne dans lesquelles elle possède des participations. Les produits pétroliers importés en Suisse arrivent principalement par bateau fluvial, mais aussi de plus en plus souvent par le rail. Tandis que le fret est entreposé à Auhafen, au dépôt d'importation de BP à Bâle-Birsfelden, les envois ferroviaires de l'Allemagne peuvent directement desservir les stations-service de Suisse.

Le pétrole voué au rail.

A partir du port de Birsfelden, le rail est utilisé sans exception pour le transport. Martin Weideli s'engage avec conviction pour que ce principe de base soit respecté: «Le rail est le système le plus sûr, le plus efficace et le plus écologique qui soit pour de tels produits», affirme-t-il. «Nous utilisons même ce mode de transport pour les livraisons au-delà de Pontresina en Engadine, même si nous devons pour cela

La qualité de SBB Cargo exportée en Allemagne.

Fin 2009, la division allemande Deutsche BP a chargé SBB Cargo d'acheminer 750 trains de marchandises par an, transportant 850 000 tonnes de produits pétroliers entre les raffineries et les entrepôts du sud de l'Allemagne. «Ce secteur exige du rail une capacité de réaction maximale, car les changements de dernière minute font pratiquement partie du quotidien. En raison des expériences de BP en Suisse, nous savions que SBB Cargo et sa filiale Chemoil étaient suffisamment flexibles et capables de gérer de gros volumes», déclare Karlheinz Kowalski, chef d'équipe Rail chez BP AG en Allemagne. Claus Rütten, responsable développement commercial et membre de la direction de Chemoil ajoute qu'un concept convaincant a été soumis à BP. Selon lui, il se base sur une propre équipe de production à Karlsruhe qui rend Chemoil indépendante d'autres prestataires de transport. «Ceci nous permet d'exporter la qualité suisse dans les pays limitrophes», déclare Rütten. «Si par exemple la production doit être stoppée dans une raffinerie, nous sommes en mesure, grâce à l'étroite collaboration avec le centre de compétence pétrolier, de faire partir, même à l'étranger, tous les trains depuis de nouveaux points de départ et ce, du jour au lendemain.» La prestation et un bon prix ont été déterminants dans l'attribution du marché.



BP dans le monde.

Le groupe BP (l'abréviation vient initialement du nom British Petroleum), dont le siège est à Londres, a réparti ses activités dans le monde entier dans les secteurs Exploration & Production ainsi que Refining & Marketing, auxquels s'ajoute le secteur d'activité Alternative Energy. BP emploie 92 000 personnes dans plus de cent pays; tous les jours, 3,8 millions de barils, soit 600 millions de litres d'équivalent pétrole (63% de pétrole et 37% de gaz naturel), sont extraits, et 5,7 millions de barils ou 900 millions de litres de produits transformés sont écoulés. BP possède onze raffineries dans le monde, détient des participations dans six autres installations de ce type et exploite 22 600 stations-essence. En 2008, le groupe a réalisé un C.A. de 361 milliards de dollars.

BP (Suisse) SA a son siège à Zoug et emploie 135 collaborateurs. Outre les produits pétroliers, la société commercialise aussi des lubrifiants sous les noms de marque Castrol et BP.

pomper laborieusement le pétrole d'un wagon normal à un wagon pour voie étroite dans le district de Landquart.»

Weideli travaille depuis huit ans pour BP et s'efforce inlassablement de tirer le meilleur du rail. «Je vérifie systématiquement toutes les opérations et cherche de nouveaux potentiels d'optimisation.» Ceci se fait en étroite collaboration avec le centre de compétence pétrolier de SBB Cargo. L'équipe de spécialistes des transports pétroliers est familièrement appelée en interne l'«îlot pétrolier.» «Le contact direct avec les spécialistes vaut de l'or. D'une part, cela se traduit pour nous par des informations rapides et d'autre part, SBB Cargo peut optimiser ses offres en fonction des clients suite à nos feedbacks – une situation gagnante-gagnante.»

Un environnement difficile mais diversifié dans le futur.

Optimiste pour les transports, Martin Weideli l'est moins lorsqu'il évalue la situation du marché pour le secteur pétrolier en Suisse. SBB Cargo achemine tous les ans 750 trains complets chargés de 900 000 tonnes de produits pétroliers pour le compte de BP (Suisse); pour-



tant, le marché se réduit. Ces dernières années, la consommation totale a légèrement reculé et est aujourd'hui légèrement supérieure à 12 millions de tonnes, la loi sur les émissions de CO₂ visant à réduire encore la consommation.

Tandis que la société suisse est encore largement dépendante de l'activité pétrolière, le groupe BP, présent dans le monde entier, mise aussi sur la diversification. BP fait partie des grands acteurs des secteurs gaz et énergies

Optimisé, plus performant, plus compétitif.

Avec la nouvelle alliance Xrail, SBB Cargo et six partenaires européens veulent améliorer à l'international la qualité et la performance du trafic de marchandises par wagons complets.

INTERVIEW: MARCEL HÄNGGI
PHOTO: GIAN VAITL

Monsieur Rabet, en quoi consiste Xrail?

Xrail est une alliance entre SBB Cargo, DB Schenker Rail (Allemagne), Rail Cargo Austria, SNCB Logistics (Belgique), Green Cargo (Suède), CD Cargo (République tchèque) et CFL Cargo (Luxembourg). D'autres entreprises devraient à terme s'associer à l'initiative. Le 18 février, les compagnies ferroviaires concernées ont fondé Xrail pour pouvoir mieux coordonner leurs réseaux en matière de trafic marchandises par wagons complets (TWC). Nous pourrions ainsi augmenter la fiabilité de nos services et offrir aux clients une meilleure qualité à l'international. Dans le même temps, nous optimiserons l'efficacité des systèmes pour couvrir les coûts de production du TWC en Europe et renforcer la compétitivité face à la route.

Les prévisions pour Xrail datent d'avant la crise économique. Peut-on appliquer en temps de crise ce qui a été prévu pour un marché en croissance?

Pour Xrail, le postulat de départ était que le TWC transfrontalier avait théoriquement un avantage sur le transport routier, en particulier pour les longues distances et les marchandises lourdes, mais que celui-ci n'était pas suffisamment exploité. Xrail doit y remédier, car en l'état actuel des choses, les opérateurs ferroviaires ne sont ni en mesure de répondre durablement aux demandes des clients à l'international, ni de produire de manière rentable. La crise n'a rien changé à la situation, si ce n'est qu'elle l'a amplifiée. Certains fournisseurs TWC se retrouvent



«Un fournisseur d'énergie doit aussi être en mesure de proposer des solutions pour l'avenir». Martin Weideli, BP Suisse.

alternatives (soleil, vent et hydrogène). Au cours des trois dernières années, le groupe a investi 3,3 milliards de dollars dans les énergies renouvelables et s'est lancé dans plusieurs coopérations avec des partenaires du secteur des énergies alternatives.

Pour BP, il est capital de faire avancer la recherche dans le domaine des énergies renouvelables. En effet, la société attend aussi d'un

fournisseur d'énergie qu'il propose des solutions pour l'avenir: «La diversité au lieu de la monotonie» peut-on lire sur l'une de ses affiches publicitaires. ■

aujourd'hui acculés. Sans eux, le TWC européen pourrait encore perdre des parts de marché, voire en cas de spirale négative, être fondamentalement menacé en Europe.

L'an dernier, SBB Cargo a discuté de différentes alliances qui n'ont pas abouti. Aujourd'hui, une réforme structurelle est annoncée (cf. page 8). Quelle place occupera Xrail dans ces projets?

Les discussions pour une alliance portaient sur le trafic international des trains complets, qui, comme

une forte sollicitation des capacités. Pour avoir un taux d'occupation du réseau assurant une exploitation rentable, les compagnies ferroviaires sont tributaires des trafics internationaux. Chez SBB Cargo, les transports à destination de l'étranger représentent aujourd'hui déjà 40 % du TWC. Par ailleurs, l'import/export offre un potentiel de croissance plus élevé que le trafic intérieur. C'est pourquoi avec ses partenaires, SBB Cargo entend aussi améliorer la qualité et l'efficacité de ses transports au-delà des frontières et renforcer ainsi sa compétitivité.

Les partenaires restent des concurrents. Est-ce compatible?

Bonne question. Dans des branches d'activité comme le trafic aérien ou la navigation de conteneurs, la concurrence commerciale et la coopération simultanée, dans certains secteurs partiels du marché, font très bon ménage.

Alors que le trafic ferroviaire a été libéralisé, les anciennes entreprises monopolistes se regroupent à nouveau. La libéralisation aurait-elle échoué?

Bonne question. La Suisse comme l'Europe poursuivent deux objectifs politiques: la libéralisation et le transfert du trafic. Dans le secteur des trains complets, la libéralisation a conduit, via la concurrence, à une meilleure qualité, ce qui profite aussi au processus de transfert. Mais pour le TWC, où les frais fixes sont élevés et la priorité reste le taux d'occupation du réseau, on peut se demander si l'exploita-

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Port de Birsfelden ainsi que les raffineries allemandes

DESTINATION

Stations-essence dans toute la Suisse

DISTANCE

De 75 km (trafic intérieur) à 750 km (trafic d'importation)

MARCHANDISE

Produits pétroliers

WAGONS

Wagon citerne pour produits pétroliers

DESTINATAIRE

Réservoirs de stockage/commerce de gros en Suisse

tion parallèle de plusieurs réseaux est judicieuse. La libéralisation n'est pas une fin en soi.

Quels changements noteront les clients de Xrail?

Xrail ne commercialisera pas de produit et les clients auront toujours les opérateurs ferroviaires pour interlocuteurs. Mais ces derniers rendront l'offre TWC internationale non seulement plus fiable mais aussi plus riche grâce à de nouvelles fonctionnalités – comme par exemple une meilleure information client et une meilleure transparence (horaires, respect des heures d'arrivée, notification des retards, etc.). Le processus d'offre sera en outre accéléré. Depuis novembre 2009, Xrail fonctionne en phase pilote sur des parcours sélectionnés. Dans quelques mois, quand le projet sera peu à peu généralisé, les clients devraient noter un changement. ■

La crise n'a rien changé à la situation, si ce n'est qu'elle l'a amplifiée.

Sassan Rabet

vous le savez, sera désormais externalisé et renforcé. Le projet Xrail concerne lui le TWC, qui est, depuis toujours, l'activité principale de SBB Cargo en Suisse et que la nouvelle structure devrait permettre de développer. Dans ce concept, l'orientation de Xrail est au moins aussi pertinente pour SBB Cargo qu'elle l'était il y a un an ou deux.

Qu'attend SBB Cargo de ses partenaires?

Le TWC est une activité de réseau qui nécessite donc

Sassan Rabet (37 ans) est diplômé en sciences de l'administration. En 2001, il rejoint SBB Cargo où il occupe successivement les postes de Senior Project Manager Business Development, responsable de la gestion des produits puis responsable Business Development Processus & Qualité Suisse. En mai 2008, il passe de SBB Cargo à la Central Team de Xrail. Sassan Rabet vit à Bâle avec sa femme et son fils.



Standardisation en Suisse, séparation sur l'axe Nord-Sud.

SBB Cargo externalise le trafic international par wagons complets pour le trafic de transit transalpin à une société distincte. En allégeant ses structures, SBB Cargo souhaite à l'avenir produire à moindre coût en Suisse et à l'étranger. Sur le marché suisse, SBB Cargo veut ancrer son offre plus profondément auprès de ses clients et la standardiser.

TEXTE : SBB CARGO – PHOTOS : SBB CARGO

Baisser les coûts et améliorer le résultat: pour atteindre ces deux objectifs, SBB Cargo va désormais séparer son activité en Suisse et le transport de marchandises transalpin.

Une offre standardisée pour le trafic par wagons complets.

Dans le trafic suisse de marchandises par wagons complets, SBB Cargo continuera à proposer en Suisse et dans les pays voisins le transport de wagons isolés, de groupes de wagons et de trains entiers. Outre son réseau dense, le principal atout de SBB Cargo en la matière est son ancrage logistique auprès des gros clients. Celui-ci doit être encore mieux structuré et se développer à l'avenir. SBB Cargo élaborera les solutions en discutant individuellement avec chaque client. D'ici à fin 2013, le TWC doit géné-

En Suisse, nous proposons tout ce qu'une compagnie ferroviaire peut offrir.

Nicolas Perrin

rer un résultat positif permettant de couvrir les réinvestissements nécessaires dans le matériel roulant et les charges financières.

Le trafic par wagons complets dépendant fortement du trafic d'importation et d'exportation, principalement de et vers l'Allemagne, l'Italie et la France, ces volumes de transport doivent être sécurisés par des accords de coopération bilatéraux avec la DB, la SNCF et d'autres partenaires. Afin de garantir la compétitivité, des normes de qualité et de ponctualité sont également élaborées. De plus, la qualité des transports devrait être améliorée par Xrail, l'alliance de sept compagnies ferroviaires européennes de marchandises (cf. interview p. 6).

Trafic de transit: maîtrise des coûts.

SBB Cargo externalise le transport international de marchandises sur l'axe Nord-Sud à une nouvelle société. Celle-ci fournit des locomotives qui tractent des trains de marchandises entiers d'une frontière à l'autre, sans autre dépense de triage ni complication administrative. Le trafic combiné, en particulier, est un marché de croissance à long terme dans le transport international de marchandises, même

s'il restera une activité à faible marge. Avec un transport international de marchandises allégé, SBB Cargo souhaite réduire ses coûts sans renoncer à la qualité suisse.

Des négociations sont actuellement en cours avec Hupac, l'opérateur combiné de Chiasso, en vue d'une participation à la nouvelle société. L'intégration des filiales allemande et italienne

de SBB Cargo à la nouvelle société est également à l'étude.

Verdict en été.

Les différentes orientations stratégiques seront élaborées en détail dans les mois à venir. Les décisions de mise en œuvre concrète sont à prévoir pour cet été. ■



Entretien.

Nicolas Perrin, les CFF ont annoncé début février un changement de stratégie. Quelles en sont les raisons?

Le développement indépendant de SBB Cargo est au cœur des décisions du conseil d'administration. La forme sous laquelle SBB Cargo se développera et ses activités futures en découlent. SBB Cargo se concentrera d'une part sur le trafic par wagons complets en Suisse, d'autre part sur le trafic combiné et les trains complets sur l'axe Nord-Sud.

Se concentrer implique toujours de se séparer de quelque chose.

C'est exact. Avec cette concentration, nous voulons parvenir à une logique commerciale simplifiée sur l'axe Nord-Sud. En Suisse en revanche, nous proposons tout ce qu'une compagnie ferroviaire peut offrir: transport de wagons isolés, de groupes de wagons et de trains entiers, triage, etc. et acheminons à peine un quart de l'ensemble de la prestation du trafic intérieur de marchandises.

Rien ne semble changer pour la Suisse, est-ce exact?

Je comprends cette impression, mais elle n'est pas conforme à la réalité. Nous avons l'intention de devenir une compagnie ferro-

viaire industrialisée. Nous allons ainsi standardiser nos prestations. Nous aurons à l'avenir une offre de base, et si le client souhaite des prestations supplémentaires, elles lui seront facturées en sus. La Confédération exige que notre activité de trafic par wagons complets s'autofinance. Nous ne pouvons donc proposer que des prestations qui couvrent les coûts, sans quoi il y aurait subvention croisée. Nous devons compenser nos coûts de manière transparente. Ceci s'applique aussi aux autres demandes spéciales qui entraînent un surcoût, par exemple un agencement spécifique des wagons à la livraison ou l'acheminement spécial d'un seul wagon le samedi.

Cela signifie que rien ne change sur le réseau?

Le nombre de points de desserte est une variable qui évolue constamment, mais sans changement radical ou capital. Nous avons aujourd'hui 320 points de desserte et 200 solutions supplémentaires pour satisfaire chacun de nos clients. Prenez nos vingt plus gros clients: il nous faut environ 300 points en Suisse pour couvrir ce réseau logistique. Une coupe claire dans la desserte entraînerait immédiatement la perte de gros clients, ce que nous ne souhaitons certainement pas. ■



Bâle – capitale de la logistique en Suisse.

Bâle passe de traditionnelle plaque tournante des transports à la première de Suisse: ceci vaut particulièrement pour le trafic marchandises. Des investissements infrastructurels devraient encore renforcer ce statut.

TEXTE: STEPHAN DIETRICH – PHOTOS: GIAN VAITL

D'énormes grues aux allures de fantômes se dressent inertes devant les silos du port St-Johann de Bâle. Le site de transbordement centenaire a fait son temps. Aujourd'hui, il cède sa place au campus Novartis et à la recherche de nouveaux médicaments. Mais il faut d'abord démonter les installations portuaires. L'enlèvement des énormes monceaux de déblais et de déchets spéciaux s'effectue par bateau, camion et train. Dès la fin des travaux, le chemin de fer portuaire de St-Johann fera partie du passé. >



Fin 2009 déjà, l'entreprise Ultra Brag, exploitante du «Santihans» – comme les Bâlois le nomme familièrement – a transféré ses activités à Petit-Huningue et dans le port Auhafen près de Birsfelden. De trois ports, on est passé à deux: un exploit logistique. Outre des silos et des installations de transbordement neufs, Ultra Brag a fait construire de nouvelles voies. Car l'entreprise de logistique veut continuer à miser sur le rail. «La fermeture non voulue du port a aussi du bon pour nous», constate Beat Heydrich, CEO Ultra Brag. «Grâce à leur optimisation, les processus ont gagné en efficacité.»

Porte du commerce mondial.

Les ports de Bâle ont été baptisés «Port of Switzerland». Dans la zone portuaire de Petit-Huningue, région des Trois Frontières, on peut visiter l'exposition permanente «De Bâle à la haute mer». Bâle et le Rhin jouent un rôle clé dans l'approvisionnement de la Suisse en marchandises. 13 % du commerce extérieur helvétique transitent par les ports rhénans suisses. Soixante-dix pour cent des marchandises acheminées par bateau sont transbordées sur le rail. Les six septièmes sont transportés par SBB Cargo, seule entreprise à proposer le trafic par wagons complets (wagons isolés).

BLS et DB Schenker opèrent également dans les ports rhénans, ainsi que d'autres sociétés privées aux activités plus sporadiques. «Les entreprises de transbordement des ports rhénans comptent parmi nos plus gros clients», explique Adrian Keller, responsable du secteur d'activité Suisse chez SBB Cargo. Selon les besoins de leur clientèle, elles font appel au partenaire adéquat pour un transport par route ou par rail. Gondrand est la seule à n'utiliser que le réseau routier.

Contrairement à d'autres modes de transport, la navigation rhénane en Suisse n'a encore jamais bénéficié d'aides financières substantielles. Hans-Peter Hadorn, directeur des ports rhénans suisses, espère que le trafic combiné eau-rail pourra à l'avenir compter sur des subventions de l'Etat, au même titre que le trafic combiné rail-route. Dans les ports bâlois, la tendance pour le trafic conteneurisé est aussi à la hausse. D'où le projet d'étendre au nord le terminal de conteneurs existant, avec, en partie peut-être, des aides fédérales. La fin de la voie fluviale constitue une limite de transport naturelle. A Bâle, les marchandises sont transbordées sur ou à partir des bateaux. En revanche, pour le trafic combiné rail-route, le transbordement se déroule généralement plus au nord ou

sur le Plateau suisse (Aarau, Limmattal). Pour le trafic routier pur, Bâle est davantage un lieu de transit que de transbordement.

Première plaque tournante du trafic marchandises.

De par sa situation géographique, la région des Trois Frontières a toujours été une voie royale pour le commerce et la logistique. Pour le trafic intérieur et de transit, Bâle est aujourd'hui le trait d'union entre le bateau, le rail et la route. La branche logistique emploie plus de 16 000 personnes en Suisse nord-occidentale. Danzas, rachetée par le groupe postal allemand, et Panalpina, présente dans le monde entier, y ont installé leur siège social alors que d'autres entreprises comme Kühne & Nagel, DB Schenker et Rhenus y exploitent d'importants centres. Quiconque opère en Suisse dans la logistique internationale peut difficilement ne pas être présent dans la région des Trois Frontières. Une réalité qui vaut aussi pour SBB Cargo. «En tant que première plaque tournante commerciale suisse du fret ferroviaire, Bâle est devenue incontournable pour SBB Cargo», conclut Adrian Keller. Dans la région, de gros investissements sont prévus pour faire face à l'augmentation du trafic. Un deuxième pont au-dessus du Rhin est déjà en cours de construction pour 57 millions de francs. Dès 2012, celui-ci devrait permettre de remédier au goulot d'étranglement et de créer de nouvelles capacités pour l'exploitation du RER et le trafic marchandises.

Muttenz se modernise.

Un autre projet verra bientôt le jour avec la modernisation de la gare de triage de Muttenz, la plus importante de Suisse. «Vieille de soixante-

La fermeture non voulue du port a aussi du bon pour nous.

Beat Heydrich, CEO Ultra Brag

dix ans, cette partie des installations a atteint sa durée de vie technique», explique Roger Burri, chef de projet. Achèvement en 2013, les travaux de modernisation de 195 millions de francs amélioreront encore l'efficacité du fret ferroviaire dans la région des Trois Frontières. ■

Une grue sur le site de Petit-Huningue des ports rhénans de Bâle décharge une livraison de cellulose pour la société Sappi



Se positionner par la performance.

Même si la fabrique de papier ne se nomme plus ainsi: «Biberist» est toujours synonyme de qualité dans le secteur du papier. Et le village du même nom est un site de production idéal pour l'actuel fabricant Sappi.

TEXTE: SUSANNE WAGNER – PHOTOS: GIAN VAITL

Sappi Fine Paper Europe a fait de l'environnement une de ses préoccupations majeures. Pour exemple: depuis 2005, le groupe économise jusqu'à 50 000 tonnes de CO₂ par an, grâce à son site de Biberist près de Soleure – ex-usine de papier Biberist – qui récupère, de l'usine d'incinération des déchets voisine, la vapeur de processus.

Côté transport, Sappi a choisi le rail. «Nous voulons transporter la marchandise entrante et sortante le plus loin possible par le train», déclare Jürg Kauer, responsable Approvisionnements de Sappi Schweiz AG. Et le producteur mise sur

SBB Cargo comme partenaire fiable. La compagnie ferroviaire achemine 200 000 à 250 000 tonnes de cellulose vers l'usine de Biberist qui fabrique un papier haut de gamme, destiné aux livres, aux brochures ou à l'impression offset.

Transport de cellulose à l'aube.

Selon la livraison, la cellulose arrive d'Autriche, de Suède, de Finlande, de Russie, du Brésil ou de l'Uruguay. Celle en provenance d'outre-mer voyage jusqu'en Suisse le plus souvent en bateau, via les ports de Vlissingen et d'Anvers en mer du Nord. Une fois le transborde-

ment effectué par Ultra Brag SA à Petit-Huningue, SBB Cargo prend le relais en transportant la marchandise jusqu'à Biberist. La veille au soir, celle-ci est chargée sur des wagons de type Siins, à quatre essieux et à grande capacité. Le lendemain matin, le convoi quitte le quai à 4 h20 pour arriver une heure et demie plus tard à l'usine de Biberist où il est déchargé. Le jour même, il reprend à vide la direction de Petit-Huningue.

Sappi Schweiz AG apprécie la collaboration fiable et flexible qu'elle entretient depuis des années avec SBB Cargo, ainsi que le bon rap- >

port qualité/prix du rail. Pour l'avenir, Jürg Kauer attend de «SBB Cargo qu'elle aille plus loin encore et lui propose, de sa propre initiative, des solutions innovantes».

Vent contraire sur la branche.

Pour Sappi Schweiz AG, la localisation géographique des ateliers de production est importante. «Biberist est au cœur de l'Europe, notre premier marché. Nos principaux clients sont situés dans un rayon de 300 à 400 kilomètres»,

Nous croyons en l'usine de Biberist.

Jürg Kauer

explique Jürg Kauer. Un avantage de taille dans une branche où de gros volumes sont à livrer dans de brefs délais et où les solutions logistiques jouent un rôle primordial. Chaque année, quelque 445 000 tonnes de marchandises sont acheminées par le rail, ce qui représentait, pour la seule année 2009, une économie de 34 493 trajets en camion et 9434 tonnes d'émissions de CO₂.

Actuellement, un vent contraire souffle sur le marché du papier. D'après Jürg Kauer, des restructurations, voire des fermetures d'usine, sont à prévoir dans les prochaines années. Pourtant, il est convaincu que la branche papetière s'est bien préparée en Suisse: «Nous croyons en notre usine de Biberist. Notre esprit d'innovation, notre flexibilité, nos collaborateurs et notre situation géographique sont autant d'atouts à exploiter.» Finalement, sur un marché aussi disputé, la renommée des papiers de Biberist, la flexibilité et le service irréprochable sont la meilleure recette du succès. ■

Sappi Schweiz AG est une filiale du groupe international Sappi Fine Paper Europe. L'entreprise fabrique 4,4 millions de tonnes de papier par an. Fondée en 1862, elle compte parmi les leaders européens de papiers fins graphiques. Le site de Biberist, une des dix usines Sappi en Europe, produit chaque année 500 000 tonnes de papier. Les papiers couchés graphiques fabriqués sans bois sont réservés à la fabrication de livres ou de catalogues et les papiers naturels sans bois vont aux imprimantes, aux photocopieurs et à l'impression offset.

Autoproduction en Hollande.

Désormais, SBB Cargo dessert les liaisons Amsterdam – Mainzlar et Amsterdam – Fribourg en B.

Depuis 2007, SBB Cargo dessert en partenariat les ports de Rotterdam. Avec le changement d'horaire du 13 décembre 2009, SBB Cargo a annoncé pour la première fois des transports transfrontaliers en pleine autonomie entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Dans un pre-

mier temps, la compagnie ferroviaire suisse assurera les deux liaisons Amsterdam – Mainzlar et Amsterdam – Fribourg avec deux locomotives. A plus long terme, SBB Cargo entend développer avec l'autoproduction de nouveaux trafics sur l'axe Nord-Sud.

Vif intérêt pour l'engagement écologique.

La première année, SBB Cargo a déjà établi 300 rapports d'émissions.

Depuis un an, SBB Cargo propose à ses clients un rapport d'émissions individuel et détaillé. Elle aide ainsi concrètement les entreprises à organiser des transports écologiques, en termes d'énergie et de climat. L'offre rencontre un vif succès. En 2009, SBB Cargo a fourni plus de 300 rapports.

Depuis octobre 2009, les entreprises soucieuses du climat peuvent aller plus loin dans leur démarche: en coopération avec myclimate,

fondation à but non lucratif, SBB Cargo propose à ses clients un transport sans impact sur le climat pour certains parcours ou pour l'intégralité du volume de transport.

Il s'agit de compenser toutes les émissions liées au transport et à sa production d'énergie. Le client saw, fabricant d'éléments en béton de la vallée rhénane de St-Gall, est le premier à s'être engagé à compenser les émissions de CO₂ de ses transports de marchandises.

www.sbbcargo.com/umwelt



Agenda.

13 et 14 avril 2010

16^e congrès de la logistique à Cologne.
Organisateur : EHI Retail Institute et GS1 Germany.

19 mai 2010

Forum professionnel Demand & Consumer. Consommation mobile – mise en réseau mobile. Rüsclikon

28 mai 2010

Assemblée générale GS1 avec exposé introductif. Berne



«Moving together» – ensemble vers l’avenir.

Le nouveau terminal Hupac à Anvers est en service depuis début 2010. Les cargaisons du trafic combiné non accompagné y sont acheminées par train vers l’Italie et la Suisse.

TEXTE: KURT METZ – PHOTOS: HUPAC

Sur cinq voies de 620 mètres de long chacune, les trois portiques roulants du terminal Hupac d’Anvers (HTA) transbordent quotidiennement jusqu’à 600 cargaisons de la route sur le rail. Chaque jour, huit trains quittent le deuxième port d’Europe à destination de Busto Arsizio-Gallarate et Bâle ou Aarau. «Hupac s’approche ainsi de sa vision qui prévoit l’acheminement de tous les transports longue distance en Europe par le rail d’ici à 2020», déclare le président du conseil d’administration, Hans-Jörg Bertschi.

Trois conditions doivent être remplies pour atteindre cet objectif: des investissements accrus dans l’infrastructure ferroviaire, une concurrence réelle sur le marché ferroviaire et des conditions concurrentielles équitables entre la route et le rail.

Hupac est présente à Anvers depuis 1999 et réalise, avec ce nouveau terminal, un objectif caressé de longue date. En pleine exploitation, le HTA achemine quotidiennement douze paires >

de trains. La Suisse participe au financement de cette installation de 22 millions d'euros, car cette dernière contribue à transférer dès le départ des cargaisons de la route ou de l'eau sur le rail.

Avec nos partenaires ferroviaires, nous pouvons progresser conformément à notre credo «Moving together».

Bernhard Kunz.

Numéro un pour la Suisse.

Pour SBB Cargo, Anvers est le principal port nordique pour les trafics vers la Suisse et l'Italie: «Le HTA se situe exactement sur l'axe Nord-Sud que nous avons construit et constamment développé depuis 2002», confirme Renzo Capanni, responsable du trafic combiné.

Le nouveau terminal Hupac d'Anvers constitue la première étape vers la promotion du trafic combiné non accompagné à partir du deuxième port d'Europe et en direction de l'arrière-pays. «Anvers est aujourd'hui un nœud central du réseau de navettes de Hupac», explique le directeur de l'entreprise, Bernhard Kunz, au sujet de l'important engagement en Belgique. «Le HTA offre la marge nécessaire pour poursuivre le développement du trafic intermodal. Toutes les entreprises de trafic ferroviaire sont les bienvenues dans nos terminaux. Nous réalisons

ainsi une condition importante pour l'ouverture du marché. Car ce n'est qu'en collaboration avec nos clients et nos partenaires ferroviaires que nous pourrions progresser conformément à notre credo «Moving Together.»

Du potentiel au niveau maritime.

Pour l'heure, le volume de chargement se compose à 80% de cargaisons de l'industrie locale, principalement chimique, et à 20% du secteur maritime. Parallèlement, le nombre de conteneurs arrivant sur porte-conteneurs en provenance d'outre-mer va augmenter. Par ailleurs, le creusement récemment approuvé du fleuve Schelde qui relie le port avec la mer du Nord contribuera également à cette croissance, avec les superpétroliers. ■

SBB Cargo et Anvers.

SBB Cargo prend en charge la responsabilité ininterrompue de la traction pour les 31 trains hebdomadaires de Hupac du trafic combiné non accompagné d'Anvers à Busto Arsizio-Gallarate et retour. Le trajet des conteneurs relie Anvers à Aix-la-Chapelle, en traversant toute l'Allemagne et les Alpes, jusqu'au terminal au nord de Milan. Sur le deuxième axe le plus important de SBB Cargo sur la rive gauche du Rhin, de et vers Bâle, neuf navettes circulent par semaine pour l'économie du transport suisse. Elles assurent le flux de marchandises de la Suisse avec l'outre-mer. Les transports sont acheminés en collaboration avec Sibelit, une société de production de CFL, B-Cargo, SNCF et SBB Cargo.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Terminal de Hupac, Anvers

DESTINATION

Busto Arsizio-Gallarate et Bâle/Aarau

DISTANCE

Resp. 1121 km et 778 km

MARCHANDISE

Conteneurs et produits chimiques

DESTINATAIRE

Div. partenaires



Du bateau au rail: le terminal de Hupac à Anvers.

NOUVELLES DU MARCHÉ

S'entraîner pour les réunions.

Depuis mai 2009, plus de 5000 conférenciers et apprentis ont visité le Germany Knowledge Center GS1 à Cologne. Le centre de conférence et de formation permet de découvrir en direct la chaîne de valeur ajoutée sous la forme d'une combinaison unique de théorie et de pratique.

[www.gs1-germany.de/
content/weiterbildung](http://www.gs1-germany.de/content/weiterbildung)



Quel est la charge maximale par essieu?



Cela dépend de la cargaison. La charge maximale autorisée par essieu d'un véhicule correspond à la part du poids total (poids à vide + poids de la cargaison) qui repose sur un essieu (jeu de roues) dudit véhicule. On l'appelle aussi «charge par essieu» et elle est indiquée en tonnes. Si l'on additionne le poids à vide à celui de la cargaison et que l'on divise cette somme par le nombre d'essieux, on obtient la charge par essieu. Les charges maximales autorisées par essieu pour le trafic ferroviaire sont définies dans le règlement allemand relatif à la construction et à l'exploitation ferroviaires (EBO).



Hobo «Joe Myth».

La liberté illimitée se trouverait au-delà des nuages? La voiture, véhicule de liberté? Ah! La vraie liberté, c'est traverser les vastes étendues américaines dans un wagon frigorifique.

TEXTE: LUKAS MOSER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Depuis deux ans je suis travailleur itinérant. John Smith? C'est le nom de celui que j'étais autrefois et dont la vie s'est arrêtée à Philadelphie. Ma banque a résilié mon hypothèque. Mon patron a parlé de crise et m'a mis à la porte. Alors j'ai commencé à fréquenter les voies ferrées.

Une maison, un travail, un lit chaud et un salaire régulier? Ah! Les vastes étendues américaines m'ont appelé et je suis parti. Sac à dos, sac de couchage, réchaud hobo, que faut-il de plus pour être libre?

Et c'est ainsi que j'en suis venu à parcourir les Etats-Unis d'Amérique comme travailleur itinérant.

Aujourd'hui ici, demain ailleurs. Ces deux dernières semaines j'ai travaillé dans une ferme au Texas. Et hier soir, je me trouvais à nouveau au bord de la voie ferrée, mon sac à dos rempli de provisions. Un ouvrier déchargeait justement la dernière palette sur le quai. Il jeta un œil sur le wagon frigorifique vide en pensant à sa journée bien remplie.

Le grand Terry!

Je venais de trouver le moyen de me rendre à la Nouvelle-Orléans. En wagon frigorifique? Idéa! Les wagons frigorifiques sont isolés; il n'y a pas mieux qu'un wagon frigorifique vide

pour voyager durant les froides nuits d'hiver. M'assurant que personne ne me voyait, je montai dans le wagon et commençai à préparer mon thé. L'air ambiant se réchauffa. Avant le départ, la porte coulissante s'ouvrit encore trois fois. Notre petit groupe de voyageurs «hobos» était au complet.

Le dernier à monter était un homme maigre, d'environ 60 ans, qui portait une casquette de baseball. Son baluchon était accroché à une canne de randonnée. J'étais impatient d'écouter ses histoires. Mais dans l'immédiat, je ne pouvais pas lui parler. Car il ne fallait pas se faire repérer, tant que le train n'était pas parti. >

Enfin, le train se mit à rouler. C'est alors que notre wagon commença à s'animer. Le vieil homme assis en tailleur en face de moi s'appela Terry. Terry! Je n'en croyais pas mes yeux, je voyageais avec Terry Williamson, le légendaire hobo, le plus ancien de nous autres hobos!

Ces dernières années, il m'est souvent arrivé de **douter de mon existence de hobo?**

Déjà bien souvent, je m'étais fié aux informations qu'il gravait dans les gares de marchandises: «Possibilité de couchage dans la maison de garde barrière», etc.

La vie a un sens.

Terry nous a distraits avec ses histoires de chiens méchants, de voyages hasardeux en train et de profondes amitiés. Au cours des deux dernières années, il m'est souvent arrivé de douter de mon existence. Mais en écoutant Terry, je me souvins que la vie de hobo avait un sens.

Que disait déjà Jack London: «De nombreux hobos sont partis et on ne les a jamais revus.» Mon premier hiver de hobo fut horriblement froid et j'ai failli céder à la tentation d'accepter un emploi et d'arrêter là le grand voyage de ma vie. Mais, une fois de plus, la soif de liberté a repris le dessus. Et me voilà donc couché dans ce wagon frigorifique, au fond de mon sac de couchage, en direction de la Nouvelle-Orléans. ■

Hobo.

Les hobos (origine du nom indéterminée) sont des travailleurs itinérants aux Etats-Unis qui utilisent des trains de marchandises pour se rendre vers un nouveau lieu de travail. Leur plus illustre représentant était l'écrivain Jack London («La route: les vagabonds du rail»). Les hobos ont développé leur propre sous-culture, avec un code de comportement, une langue propre et une certaine sublimation mythologique. Les hobos d'aujourd'hui ne mènent pas cette vie par nécessité économique, mais par soif d'aventure.



Bâle, **centre de gravité** de la logistique suisse.

Chers logisticiens et logisticiennes,

La région de Bâle est le numéro un de la logistique en Suisse: chaque année, quelque 23 millions de tonnes de marchandises transitent ici d'un pays à l'autre, soit plus de 40% des exportations et importations de la Confédération, dont la majeure partie passe par les ports rhénans. Environ 70% des marchandises acheminées par bateau sont ensuite transportées par voie ferroviaire, soit un délestage de la ville équivalant à plus de 1000 trajets en camion par jour. Aux côtés des sciences de la vie et de la finance, la logistique fait partie des moteurs économiques de la région. Telles sont les conclusions d'une étude actuelle de la chaire de gestion logistique de l'université de Saint-Gall.

Cette étude analyse le secteur dans l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB), qui regroupe du côté suisse, outre les deux cantons bâlois, le Fricktal et quelques communes du Soleure. Le district de Lörrach côté allemand et le Pays de Saint-Louis côté français font également partie de l'ETB. La logistique emploie plus de 22 000 personnes dans l'ETB, dont 16 300 en Suisse. La création de valeur atteint 3 milliards de francs annuels. La croissance de la création de valeur dans la logistique au cours des dix dernières années s'avère avec + 22,1% largement plus dynamique dans l'ETB que dans le reste de la Suisse (+ 15,8%).

Ces faits éloquentes ne suffisent toutefois pas à faire taire les critiques. Car les flux croissants de marchandises transitant par le goulot «Bâle» entraînent justement une aggravation de la situation déjà très tendue du trafic dans la région. Les logisticiens sont donc massivement sollicités. En effet, un nouveau contournement n'est pas envisageable à court terme, ne serait-ce qu'en raison des impacts environnementaux. La poursuite du transfert du trafic de la route vers le rail, y compris pour la distribution capillaire, ainsi que la mise en place d'une gestion intelligente et anticipée des flux de marchandises sont quelques-unes des missions les plus urgentes qui attendent les logisticiens.

Le potentiel économique offert à toute la Suisse par le nœud logistique de Bâle est considérable. Il convient de l'exploiter durablement dans le dialogue pour le bien de toute la région trinationale et de ses habitants. Des activités sont en préparation à cet effet.

Dr Erik Hofmann,
Directeur adjoint, chaire de gestion logistique,
Université de Saint-Gall, et partenaire d'Inneco AG, Zurich



Toujours regarder en avant.

En tant que mécanicien, Philippe Juilland est toujours en déplacement et il est en outre parfaitement organisé. C'est d'ailleurs ce qui lui permet de concilier vie privée et vie professionnelle.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: GUY PERRENOUD

3 questions.

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

C'est toujours une menace, partout. Je fais confiance à l'homme et au fait que nous n'allons pas nous autodétruire.

Vous souvenez-vous de votre premier transport?

Ranger ma chambre: une chose qui devait toujours être soigneusement planifiée.

Quel talent auriez-vous voulu avoir?

*Pouvoir lire dans les pensées des autres.
Et: savoir guérir, ce serait formidable.*

Le métier de mécanicien de locomotive n'était pas pour lui un rêve d'enfant. Philippe Juilland est plutôt tombé par hasard sur une annonce de SBB Cargo il y a sept ans, alors qu'il liquidait son entreprise d'électricien après s'être séparé de son partenaire commercial. Il est

Je ne regrette pas d'être devenu mécanicien de locomotive.

Philippe Juilland

passé de la conduite d'une entreprise à celle d'une locomotive, un changement qu'il n'a jamais regretté. Et ce, bien que sa responsabilité actuelle soit parfois pesante, qu'il n'ait pas droit à l'erreur et qu'il vive «en décalage».

De préférence le soir et la nuit.

Il a réussi à s'accommoder de la responsabilité et son mode de vie décalé s'organise aussi très bien. Philippe Juilland préfère travailler le soir et la nuit. SBB Cargo tient compte de ce souhait afin que, malgré tout, sa vie soit empreinte d'une certaine régularité. Il se lève en fin de matinée, fait ses courses et profite de son temps libre. Grâce à cet emploi du temps, il peut, deux à trois fois par semaine, s'occuper des enfants de sa compagne à midi. Et à trois heures, il part au travail pour revenir chez lui entre minuit et quatre heures du matin. Bien entendu, il a dû renoncer à une certaine vie sociale. Mais comme il dit, il a pu en profiter avant de devenir mécanicien. Il a aussi dû renoncer à la musique: en 2005 il avait remporté le titre de champion du monde des brassbands à Kerkrade (Pays-Bas) avec le Brass Band 13 Etoiles valaisan. Mais le Brass Band et le travail ne faisaient pas bon ménage. Sa nouvelle passion lui offre désormais une plus grande marge de manœuvre. De joueur de tuba il est devenu apiculteur. Cela lui laisse plus de temps

pour méditer, car concilier temps de repos et travail est pour lui le b.a.-ba de son métier.

Aucune crainte des accidents.

Philippe Juilland reconnaît qu'il a été très fier lorsqu'il est entré pour la première fois seul dans le poste de pilotage, il avait l'impression que le monde entier lui appartenait. Et cette sensation ne l'a jamais quitté.

Philippe Juilland ne pense jamais aux accidents lorsqu'il prend les commandes de son train. Durant la formation déjà, ce thème était plutôt tabou, et c'est aussi le cas dans le milieu des mécaniciens. Philippe Juilland préfère parler des beaux moments, lorsqu'il traverse par exemple un paysage enneigé encore vierge, ou quand le monde disparaît quasiment dans une mer de brume près de Palézieux, près de chez lui.

Son métier est un métier de solitaire. Il faut être fait pour cela, car on ne peut discuter avec personne pendant son travail. Les nouveautés survenant dans son quotidien de mécanicien lui posent moins de problèmes qu'à d'autres: il n'était pas encore là lorsque les différentes équipes du trafic de voyageurs et de marchandises garantissaient plus de diversité. Et le fait que les mécaniciens doivent aujourd'hui mettre de plus en plus la main à la pâte eux-mêmes ne le dérange que dans la mesure où il prend ainsi le travail de quelqu'un d'autre. ■

Philippe Juilland, 37 ans, travaille depuis 2002 comme mécanicien de locomotive pour SBB Cargo. Auparavant, cet électricien diplômé gère sa propre entreprise d'électricien. Actuellement, il est affecté au dépôt de Lausanne-Denges. Mais il a déjà travaillé depuis Brigue et Zurich. Philippe Juilland vit avec sa compagne et les enfants de cette dernière à Vauderens (canton de Fribourg), entre Romont et Palézieux.



<p>Impressum.</p> <p>cargo 1 10. Mars 2010. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. Rédaction Susanne Perren (direction), Adrian Kohler, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. Graphisme/Composition Scholz & Friends Basel. Litho ExactaPro, Ariesheim. 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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Changement d'adresse ou d'abonnement Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 01 02, e-mail cargomagazin@sbbcargo.com ou par courrier à: SBB Cargo, Magazine Cargo, G-CH-MS-MK, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse</p>	<p>Service Clientèle:</p> <p>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</p>	<p>Marketing & Sales:</p> <p>Ventes Suisse Case postale 4065 Bâle Suisse Tél. 0800 707 100 Fax 0800 707 010 cargo@sbbcargo.com</p> <p>Distribution Italie SBB Cargo Srl Via Vittor Pisani, 7 20124 Milano Italie Tél. +39 0331 24 86 74 Fax +39 0331 24 86 89 sbbmilano@sbbcargo.com</p>	<p>Maintenance:</p> <p>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</p> <p>Chimie, huiles minérales ChemOil Logistics SA Güterstrasse 97 Case postale 4002 Bâle Suisse Tél. +41 (0)61 226 60 60 Fax +41 (0)61 226 60 30 info@chemoil.ch</p>	<p>Asset Management Vente Viale Officina 18 6500 Bellinzona Suisse Tél. +41 (0)51 227 60 10 Fax +41 (0)51 227 67 97 instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com</p>
--	---	---	---	---

Sources mixtes

 Groupe de produits provenant de forêts bien gérées, d'autres sources contrôlées et de bois ou de fibres recyclés.
www.fsc.org Cert no. SCS-COC-023903
 © 1996 Forest Stewardship Council

impression climatiquement neutre
myclimate.org / natureOffice.ch / CH-166-797047



Les transports sans impact sur le climat: une avancée pas seulement pour les clients.

Désormais, tous les clients de SBB Cargo peuvent ouvrir la voie en contribuant activement à la protection climatique. En effet, la plus grande société de fret ferroviaire suisse propose dès maintenant le transport sur rail sans effet sur l'environnement, en collaboration avec myclimate – une organisation internationale pour la protection du climat.

Le fret ferroviaire est le mode de transport le plus écologique qui soit, mais il ne peut pas fonctionner sans produire aucune émission. Grâce à cette nouvelle offre, SBB Cargo propose désormais à ses clients la possibilité de compenser également les émissions inévitables.

Il est extrêmement simple de compenser un transport ferroviaire: comme chacun le sait, le CO₂ ne s'arrête pas aux frontières. Par conséquent, les émissions produites lors d'un transport vont

être compensées dans leur totalité dans une autre partie du monde, par le biais de projets de protection climatique. Les clients SBB Cargo qui profitent de cette offre reçoivent pour preuve visible de la compensation un certificat de la part de myclimate, ainsi que le label «climate neutral» officiellement reconnu, pour leurs transports ferroviaires. Cela leur permet d'afficher publiquement, autant à l'interne qu'à l'externe, leur engagement pour la protection climatique.

Nous avons tous la volonté de transmettre une planète viable aux générations futures. Un espace vital intact dans lequel les vaches pourront continuer à paître en toute quiétude.

Pour plus d'informations sur les «transports climatiquement neutres», rendez-vous sur www.sbbcargo.com/compensation