

cargo

Rencontre avec le
CEO: Andreas Münch,
Chef logistique, Migros
p. 20

Marchandises urbaines

Le rôle du rail dans les agglomérations



Marchandises urbaines: le rôle du rail dans les agglomérations



4 Logistique urbaine: de la centrale à la distribution capillaire au cœur de la vieille ville.

M

20 «Les villes ne doivent pas se fermer au trafic», Andreas Münch, chef logistique de la Fédération des coopératives Migros, dans la rencontre avec le CEO.

- 4 Stephan Wolpert, Fraunhofer SCS
«Le conflit urbain s'aggrave»
- 7 Analyse
Il faut des stratégies innovantes
- 8 Dossier
Lausanne by Night – Reportage sur l'approvisionnement d'une ville
- 12 Amazing Facts
Les limites du trafic
- 18 Ballast
Nouveautés du secteur de la logistique
- 20 Rencontre avec le CEO
«Il s'agit de l'artère vitale de la Suisse»
- 24 Reportage
Le colosse du Kreis 5
- 27 Bernhard Kunz, directeur de Hupac
Le potentiel du corridor de 4 m
- 29 Clic Cargo
City-Stübli
- 30 Ma logistique
Céline Peng, coursière à vélo



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



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

Photo de couverture: La locomotive de 80 tonnes et de plus de 2000 ch se fraie un chemin à travers le quartier branché de Zurich Ouest.

Impressum Cargo 1 | 2014

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

Tirage global
9000 exemplaires
Rédaction (SBB Cargo)
Martin Radtke (jusqu'au 31 déc. 2013), Christoph Rytz (Direction), Karin Grundböck, Martina Riser, Miriam Wassmer, Matthias Widmer
Collaboration rédactionnelle (Crafft)
Roy Spring (Direction), Peter Krebs, Robert Wildi, Jean-Pierre Ritler, Meret Boxler
Projet, conception et réalisation
Crafft Kommunikation AG, Zurich
Traductions
Traductor, Bâle
Lithographie et impression
Neidhart + Schön AG, Zurich
Adresse de rédaction
SBB Cargo
«Rédaction Magazine logistique Cargo»
4065 Bâle, Suisse
cargomagazin@sbbcargo.com

Le copyright de ce magazine appartient à SBB Cargo. La reproduction d'articles est autorisée avec mention de la source. Veuillez nous en envoyer chaque fois un exemplaire justificatif.

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

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

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

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



ClimatePartner
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004



Chère lectrice,
Cher lecteur,

Bouchons, chantiers et flux croissants de pendulaires: autant de défis pour le trafic de marchandises. Les exigences des habitants des centres urbains en termes de qualité d'habitat et de vie augmentent elles aussi. Ils veulent des produits de haute qualité aux prix les plus bas possibles et toujours disponibles.

La présente édition montre quelles tâches nous attendent ces prochaines années en termes de politique des transports et où le trafic par rail peut fournir une contribution importante.

Respect de l'environnement et ponctualité parlent en faveur d'un rôle plus fort du transport ferroviaire – même dans les agglomérations.

Christoph Rytz
Responsable de la Communication SBB Cargo
christoph.rytz@sbbcargo.com



«Les conséquences négatives telles que bouchons, pollution et bruit seront encore plus importantes à l'avenir.»

«Le conflit urbain s'aggrave»

Stefan Wolpert, collaborateur scientifique de Fraunhofer SCS, a analysé, pour une étude, 46 projets logistiques urbains d'Europe centrale. Une interview à propos du futur de l'approvisionnement des agglomérations.

Interview: Roy Spring

Monsieur Wolpert, qu'entend-t-on par logistique urbaine?

La logistique urbaine gère l'approvisionnement en marchandises et prestations des agglomérations. Son objectif? Regrouper les transports et réduire au minimum les effets négatifs.

La mobilité est la condition préalable au fonctionnement d'une économie et d'une société. Est-elle menacée dans les centres-villes?

Tous les centres-villes ne sont pas aussi saturés. Mais en Suisse, nombre de villes ont des rues et ruelles étroites, héritage historique oblige. Le trafic de marchandises routier encombre l'infrastructure urbaine. Celle-ci ne pouvant être adaptée à ces exigences croissantes, d'autres modes de transport – rail en tête – peuvent peut-être aider à délester le trafic.

Plus il y a de marchandises, plus forte est la probabilité de bouchons, problèmes de livraison et plaintes des citoyens concernés. A quel point la situation est-elle dramatique dans les grandes villes?

Le trafic économique urbain, encore essentiellement routier, prive souvent les principaux axes de leur fonctionnalité. L'urbanisation croissante, la fragmentation en hausse du marché des envois et le boom ininterrompu du commerce en ligne participent à la hausse des volumes de fret. A cela s'ajoutent des conditions

cadres non favorables pour les livraisons: le trafic augmente, les surfaces de stockage des magasins des centres-villes baissent, l'accès aux zones piétonnes est limité dans le temps et les créneaux horaires pour la réception marchandises sont minces. Conséquences? Inefficiences



«Le rail contribue à délester le trafic.»

dues aux bouchons, à la recherche d'une place, aux temps d'attente inutiles lors de la réception et à une exploitation insuffisante des véhicules de livraison.

La population est-elle consciente de cette problématique grandissante?

Quiconque a déjà circulé dans Bâle ou Zurich aux heures de pointe et vu les innombrables véhicules de livraison le sait. Les conséquences négatives – bouchons, pollution et bruit, endommagement des routes – empireront encore à l'avenir.

D'une part, les citoyens veulent être livrés vite et efficacement, d'autre part ils souhaitent contribuer à la protection de l'environnement. Un paradoxe sans fin?

Le conflit entre la demande croissante de l'économie en prestations de transport et le rêve des citoyens d'avoir un «centre-ville sans frontière» enfle toujours. Les transports de marchandises urbains sont au cœur de ce paradoxe. D'où l'importance croissante de la logistique urbaine. Les concepts actuels n'étant efficaces qu'en partie, il faut trouver de nouvelles idées. Transférer une part du trafic marchandises de la route au rail peut en être une.

La logistique urbaine est-elle le remède miracle à tous ces maux? Ou juste un concept qui sonne bien?

La logistique urbaine peut soutenir un développement urbain durable tant écologiquement qu'économiquement à travers des coopérations entre toutes les parties concernées par le trafic économique. Des services à valeur ajoutée autres que le simple transport devraient ainsi être introduits et d'autres modes de transport intégrés.

Dans votre étude, vous avez analysé des projets actuels. Quelle est votre principale conclusion?

En quête de solutions logistiques urbaines praticables, nous avons analysé 46 projets réalisés ces 20 dernières années en Europe centrale. A notre grande surprise, presque tous les projets en Allemagne, Autriche et Suisse ne sont plus d'actualité. La raison? Leur manque de rentabilité >

et l'absence de confiance des transporteurs concernés entre eux. La disponibilité d'un volume assez gros de marchandises adaptées à la logistique urbaine est particulièrement critique. Il s'agit ici surtout de colis individuels, soit tout ce qui peut être transporté à la pièce, contrairement aux marchandises en vrac et liquides ou aux gaz. C'est la seule façon de compenser les coûts supplémentaires dus au regroupement et à la livraison commune – conséquence d'un transbordement additionnel – par des économies.

Existe-t-il des approches fructueuses, comme à Tokyo, Londres, Paris ou Milan?

Ces mégapoles ne sont qu'en partie comparables aux villes suisses. De plus, les projets s'y accompagnent souvent de réglementations qui ne pourraient s'appliquer telles quelles en Suisse. Milan ou Londres prélèvent par ex. un péage urbain. Bien que l'effet écologique de ce dernier soit contesté, il se peut que d'autres villes européennes installent leurs propres zones de péage, aussi pour des raisons politiques et économiques.

Comment la politique peut-elle contribuer à la réussite d'un projet?

Elle peut par exemple assouplir les restrictions d'accès pour les entreprises membres. Ou envisager une livraison étendue des zones piétonnes. Ou bien encore intervenir de façon positive lors de la mise en place de surfaces appropriées pour les stations de chargement et de déchargement ou pour un City-Hub.

En Suisse, le trafic de marchandises par rail joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement des agglomérations et des villes. A quoi ressemble une interaction optimale des modes de transport?

Le rail a ses avantages lors du transport Intercity de marchandises. Il a aussi du potentiel pour le transport Intracity, c'est-à-dire à l'intérieur d'une ville. Citons dans ce cas les approches positives de

Dresde et son CarGoTram ou Zurich et ses Cargotram et E-tram où les transports se font par tram. Le défi est sûrement de transborder les marchandises aux points de livraison. Beaucoup de biens étant transbordés à la main, ceci représente un énorme facteur de coûts. Mais, ici aussi,



«Concurrence en rayon, mais pas dans le camion.»

la technique se développe encore. Le trafic combiné devrait jouer un rôle encore plus fort, justement pour le transport des marchandises entre les villes.

Devrait-on approvisionner la ville depuis les hubs urbains en périphérie? Ou créer des hubs logistiques en ville?

On ne peut pas faire de recommandation de principe, les deux variantes ayant chacune leurs avantages. Dans les City-Hubs proches des centres, les distances parcourues pour la distribution capillaire diminuent, toutefois les prix des loyers sont bien plus élevés qu'en périphérie. Un City-Hub tangentiel est souvent mieux desservi. On peut donc envisager que le trafic de marchandises se fasse ici par rail sur de longues distances et la distribution capillaire ensuite par la route.

Comment peut-on amener entreprises de transports, expéditeurs et destinataires à coopérer?

Les acteurs réalisent de plus en plus l'importance d'un approvisionnement écologique des régions urbaines. Les restrictions d'accès et les mesures comme

l'introduction de zones environnementales ou de voies de livraison y contribuent. Les entreprises sont aussi toujours plus prêtes à collaborer avec leurs concurrents. Ainsi, Mars Deutschland s'est associée à Ferrero pour mettre sur pied une livraison consolidée de leurs clients communs dans le cadre d'une coopération horizontale entre fournisseurs, selon la devise «Concurrence en rayon, mais pas dans le camion».

Selon vous, à quoi ressemblera l'approvisionnement des centres-villes en 2050?

Il peut se passer beaucoup de choses en 36 ans. Des mégapoles telles Shanghai ou Tokyo seront peut-être approvisionnées par voie souterraine, comme il n'y aura plus de place sur les routes pour les véhicules de livraison. Peut-être que d'ici là nous aurons aussi des imprimantes 3D si performantes que nous pourrions fabriquer nombre de marchandises sur place et juste les acheminer avec le granulat correspondant via des pipelines. →

Stefan Wolpert est collaborateur scientifique à l'institut Fraunhofer à Nuremberg. Il est l'auteur de l'étude actuelle «City-Logistik – Bestandsaufnahme relevanter Projekte des nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs in Zentraleuropa», Fraunhofer Verlag, Nuremberg, 2013. 175 pages, EUR 89.– (disponible en allemand uniquement)

<http://www.scs.fraunhofer.de/de/studien/service-entwicklung/city-logistik.html>
Executive Summary de l'étude et autres informations.

Il faut des stratégies innovantes

Carsten Hagedorn, professeur en aménagement du territoire, évoque les problèmes dans le trafic de marchandises

L'aménagement du territoire et la planification des transports aspirent à une mobilité durable. Les zones d'habitation doivent avoir seulement un trafic motorisé «nécessaire», aussi écologique que possible. Dans les agglomérations, le trafic de marchandises occupe une part importante du trafic global, avec un taux de 25%. La part du trafic de marchandises dans les émissions globales est plus élevée que sa part dans le volume de trafic. La route émet des polluants et constitue la première cause de nuisances sonores en Suisse. On dit généralement qu'un poids lourd est aussi bruyant que 10 à 15 voitures de tourisme. Environ 30% des coûts induits par le bruit de la circulation routière sont causés par le trafic de marchandises.

Malgré son poids sur l'ensemble du trafic et les émissions globales, le trafic de marchandises n'est pas assez pris en compte dans l'aménagement du territoire, la planification des transports et les administrations. Les données ne sont pas aussi disponibles que dans le trafic voyageurs et les acteurs sont peu sensibilisés à la problématique du trafic de marchandises. A la différence du trafic voyageurs, le trafic de marchandises sous-entend la participation d'associations économiques, de chargeurs et de prestataires de transport/logistique. Les acteurs privés se font concurrence et ne sont prêts à coopérer qu'en partie, au vu des conditions cadres actuelles.

On prévoit un accroissement de la population des agglomérations et donc une hausse du volume du trafic voyageurs. Mais le transport de marchandises aussi ne cesse d'augmenter. Cela est dû au changement structurel économique en faveur d'une société de consommation et de services, au commerce en ligne croissant et à des changements intervenant dans le stockage de la marchandise («livraison just-in-time») avec une fréquence de livraison plus élevée.

Comme il est impossible d'élargir les surfaces de transport intra-muros, le nombre croissant des livraisons entraînera plus de perturbations entre le trafic voyageurs et le trafic de marchandises. Ce dernier,

routier ou ferroviaire, ne dispose que de capacités limitées en raison de la demande en hausse dans le trafic voyageurs.

Mais la qualité d'approvisionnement dans les agglomérations doit aussi être garantie à long terme. Le trafic de marchandises doit donc être planifié de manière plus globale avec la participation renforcée des acteurs privés. En termes d'aménagement du territoire et de planification des transports, cela signifie qu'à l'avenir, il faudra prendre en compte le trafic de marchandises de manière appropriée et sur la base de la durabilité, dans les plans directeurs et les plans d'affectation ainsi que dans les programmes d'agglomération. C'est donc en particulier dans la phase d'aménagement du territoire qu'il faudra garantir les surfaces logistiques ainsi que les sites et sillons pour le trafic ferroviaire de marchandises.

Avant la mise en application, des stratégies et mesures pour le trafic de marchandises, adaptées aux exigences régionales et locales, devront être développées avec la participation des acteurs privés. Pour un déroulement performant et efficace, il s'agira de vérifier si le trafic de marchandises a la priorité en termes d'espace et de temps.

Le rôle futur du trafic ferroviaire de marchandises dans les agglomérations doit donc être clarifié et renforcé. Les pouvoirs publics ne sont pas les seuls à être sollicités: les acteurs privés aussi doivent développer des solutions innovantes pour que la stratégie globale de la Confédération, à savoir la promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire, puisse être mise à profit pour améliorer la situation du trafic dans les agglomérations.

PROF. CARSTEN HAGEDORN étudie la planification des transports dans la filière Aménagement du territoire de l'Université des Sciences Appliquées de Rapperswil (HSR). Sa recherche porte sur les relations interdisciplinaires entre la planification des transports et la planification urbaine, régionale et des espaces libres.





Lausanne by Night

SBB Cargo achemine jusqu'à 7000 wagons par jour à travers la Suisse. Tout ce qui est nécessaire au quotidien est livré à temps aux premières lueurs du jour. La logistique de distribution dans les villes est particulièrement délicate. Notre exemple: Lausanne.

*Texte: Anne-Isabelle Aepli et Robert Wildi
Photo: Fabian Unternährer*

Le soleil se lève sur le Léman. Un jour nouveau commence à Lausanne; la deuxième plus grande métropole de Suisse romande après Genève s'éveille et bourdonne aussitôt. Son agglomération compte plus de 345 000 habitants. A 6.00 déjà, l'activité est à son comble aux abords de la gare. Les trains déversent une marée de pendulaires qui prennent d'assaut cafés et boulangeries. Bretzels et croissants à la vanille, croissants et cuchaules, la pâtisserie si appréciée en Romandie, sont dégustés à l'unisson. Tout droit sortis du four.

Les transports par rail et route ont pris le départ bien avant les pendulaires les plus zélés, pour livrer divers ingrédients: beurre, farine, pâtes destinées à confectionner des pains et des pâtisseries ou encore chocolat, mousse de vanille, etc. Selon un planning minutieux et mystérieux, ces marchandises atterrissent dans les laboratoires des boulangeries et confiseries, alors que Lausanne dort encore.

Pas moins de 12 000 produits destinés aux boulangeries et à la restauration collective quittent chaque nuit le siège de Pistor à Rothenburg (LU) pour être acheminés vers la centrale de distribution du grossiste en produits de boulangerie et aliments à Chavornay (VD). Ce transport se fait toujours par rail dans des wagons dont l'usage est exclusivement réservé à Pistor. «Comme nous transportons aussi des produits frais et surgelés, nos wagons sont en permanence suivis par GPS», explique Christian Guler, responsable Centrale de distribution à Chavornay. «Si un problème survient en route, nous pouvons

ainsi envoyer quelqu'un sur place. En sept ans, cela ne s'est produit que deux fois.»

Une fois à Chavornay, les wagons sont déchargés et les produits regroupés par destination. En semaine, deux magasiniers amènent chaque nuit les chariots jusqu'aux portes où les chauffeurs

«Nos wagons
sont en permanence
suivis par GPS.»

CHRISTIAN GULER, PISTOR

chargent leurs camions dès 4.00 pour livrer les marchandises avant le lever du jour. «Chaque jour arrivent chez nous neuf wagons dont le contenu est réparti entre douze camions. L'un de ces camions dessert Lausanne uniquement. Pour un total de 65 tonnes», ajoute Christian Guler.

La danse du chariot élévateur

Pistor n'est pas le seul grossiste à faire confiance au rail pour approvisionner de façon ciblée les villes suisses. De nombreuses entreprises de transport collaborent jour après jour avec SBB Cargo. Au cœur de Lausanne, à Sébeillon, arrivent chaque nuit entre 24 et 32 wagons dans la filiale de la Camion Transport SA. Nous nous trouvons à quelques kilomètres de la gare de triage Lausanne, la troisième plus grosse gare du genre en Suisse après Limmattal et Muttenz. Dès 3.30, l'entrepôt s'éveille avec ses trois faisceaux de voies: sur le quai, les chariots élévateurs électriques réalisent un ballet

page 13 >



Transbordement de nuit: à Chavornay, les reachstackers chargent des conteneurs pesant jusqu'à 40 t des trains sur les camions et vice-versa. Chaque geste doit être parfait pour que les clients de SBB Cargo puissent fournir leurs prestations de transport.

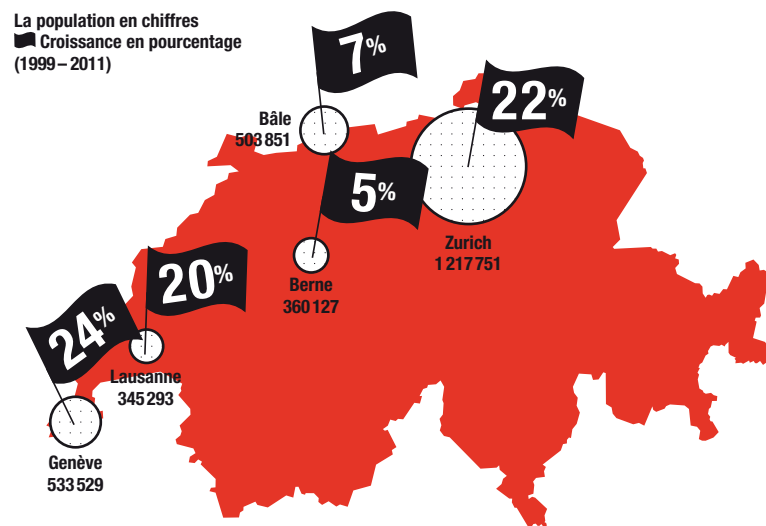


Les limites du trafic

Les volumes de transport et la circulation augmentent constamment en Suisse. Les capacités atteignent leurs limites. Quelques chiffres et prévisions à l'appui.

LE POUVOIR D'ATTRACTION DES VILLES — Depuis 1999, les agglomérations enregistrent une croissance supérieure à celle des campagnes. Fin 2011, 73,5% de la population vivait en ville.

La population en chiffres
■ Croissance en pourcentage (1999-2011)



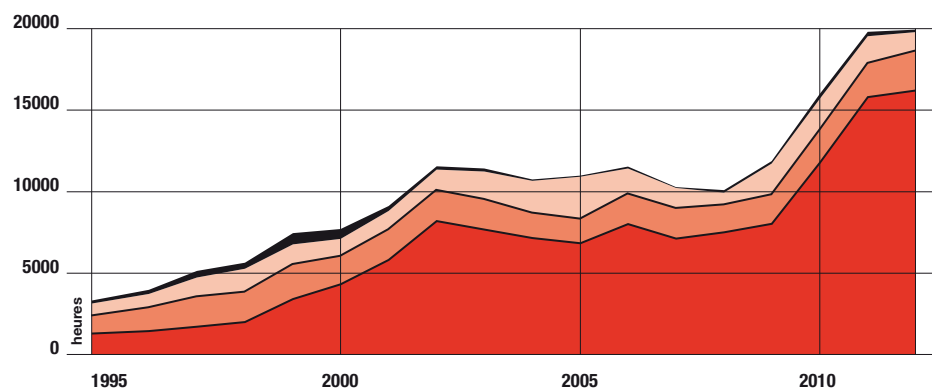
Source: Office fédéral de la statistique

DE PLUS EN PLUS DE BOUCHONS — En 2012, on a enregistré 19 921 heures de bouchon sur les routes nationales suisses. Soit le double de 2008. Cette augmentation est surtout due à l'engorgement du trafic.

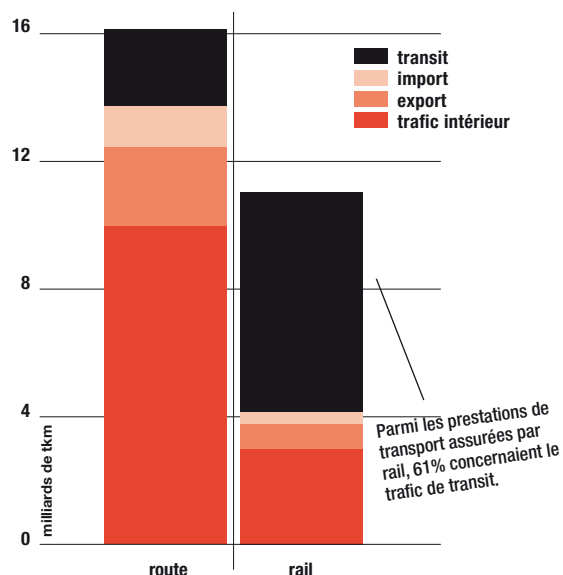
Source: OFS, Mobilité et transports 2013

■ engorgement ■ travaux
■ accidents ■ autres

Source: Office fédéral de la statistique



GROS VOLUMES DE TRANSPORT — Les 27 milliards de tonnes-kilomètre (1 tonne-kilomètre = transport d'1 tonne de marchandises sur 1 kilomètre) transportées en 2012 sur route et par le rail se répartissent en 48% au total pour le trafic intérieur, 12% pour l'import, 6% pour l'export et 34% pour le trafic de transit.



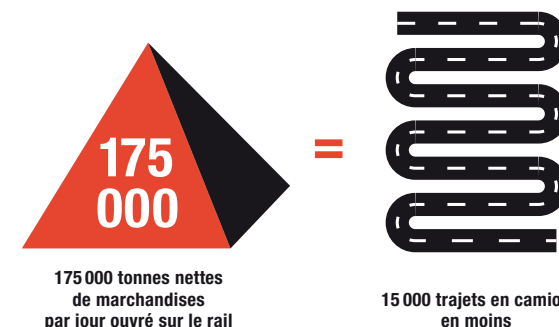
Source: Office fédéral de la statistique

LA MOBILITE, UN BESOIN

20 500 km
personnes-kilomètres/an

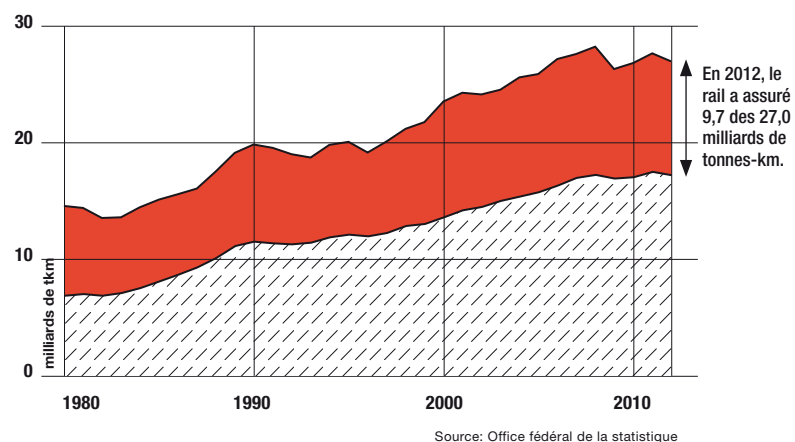
Si l'on totalise les trajets parcourus en un an par une personne domiciliée en Suisse, on obtient une distance de 20 500 kilomètres, ce qui correspond environ à la moitié du tour de la terre. Un tiers de ces trajets, soit 6 900 kilomètres, est effectué à l'étranger.

DELESTAGE DE LA ROUTE — En 2012, SBB Cargo a transporté 175 000 tonnes nettes de marchandises par jour ouvré. Cela a permis d'éviter 15 000 trajets quotidiens en camion.



36% SUR LE RAIL — Les prestations de transport totalisées par la route et le rail en 2012 s'élevaient à 27,0 milliards de tonnes-kilomètre (1 tonne-kilomètre = transport d'1 tonne de marchandises sur 1 kilomètre) (2011: 27,7). La part du rail dans la totalité des transports – appelée répartition modale – se montait à 36% (2011: 37%). Cette valeur se situe largement au-dessus de la moyenne des 27 pays de l'UE (19% en 2011).

■ rail ■ route



Source: Office fédéral de la statistique

PERSPECTIVES 2030

+ 77%
de marchandises sur le rail

+ 27%
sur la route

Source: rapport final Protrans, 2011

Selon les prévisions de l'Office fédéral du développement territorial ODT, les prestations globales de transport des marchandises augmenteront d'environ 45% entre 2010 et 2030 (tonnes-km) pour l'état de référence 2030+. Le rail va donc

gagner en importance et enregistrer une croissance disproportionnée. Les prestations de transport assurées par le rail augmenteront d'environ 77% d'ici 2030, on s'attend à une croissance de 27% du trafic de marchandises sur la route.

artistique tandis que, dans les bureaux, on planifie les tournées des chauffeurs de camions.

Une première équipe vide les wagons et dépose les marchandises en bordure de quai. Une deuxième équipe répartit les palettes selon la destination sur des emplacements marqués à cet effet. «Une étiquette est collée sur chaque palette. Elle indique le poids, le nombre de colis, la date de livraison ainsi que le numéro de téléphone de la personne de contact», explique Sven Eckmann, responsable de la filiale de Camion Transport SA Lausanne

«Cette gare est un système logistique pensé jusqu'au moindre détail.»

SVEN ECKMANN, CAMION TRANSPORT SA

(CTL). De gros chiffres sont marqués sur la porte à laquelle la cargaison doit être enlevée. Ici les palettes sont transbordées sur les camions et distribuées aux adresses de commande, le plus souvent dans le courant de la matinée. «Cette gare, système logistique pensé jusqu'au moindre détail, fonctionne sans problème», déclare Sven Eckmann avec satisfaction. Et ce, malgré l'hétérogénéité des marchandises. Pour preuve, il montre ici une énorme pelle d'excavatrice, là un corps de chauffe, des emballages d'appareils électroniques, un stock de papier hygiénique, des pneus, des poteaux pour pistes de ski ou encore une pile d'éléments de construction divers. Nous transbordons de tout ici, y compris des produits frais.

Au siège de la Pistor SA à Rothenburg (LU) 12 000 produits alimentaires destinés aux boulangeries et à la restauration sont chargés chaque jour sur des trains de SBB Cargo. Les wagons sont triés par tracteur et préparés au départ. Destination: la centrale de distribution Pistor à Chavornay (VD).



«Nous effectuons entre 1100 et 1300 livraisons par jour», ajoute Sven Eckmann, soit un volume maximal de 324 tonnes pour la haute saison. «Les marchandises sont triées par régions et les tournées planifiées selon les besoins des clients.» Chaque matin, 48 véhicules de tailles diverses, fonctionnant en partie au gaz naturel, naviguent dans tous les sens. 31% des livraisons partent pour la seule agglomération de Lausanne. Avant l'aube, les petits commerces locaux, cafés ou boulangeries reçoivent leurs marchandises et peuvent remplir rayons, comptoirs et celliers avant l'arrivée des premiers clients. Les livraisons des plus gros magasins exigent d'autres horaires. «Ici, le transporteur ne peut souvent arriver qu'à 8 ou 9 heures au plus tôt, les magasins n'ouvrant pas avant», explique Sven Eckmann. Outre Lausanne, la Camion Transport SA des-

sert le reste de la Suisse romande. Approvisionner le Valais, le nord vaudois et Genève fait aussi partie de ses activités.

Commandées aujourd'hui, livrées demain

La logistique de distribution dans les agglomérations est très délicate, ce que confirment les transporteurs. «Pour livrer Lausanne ou d'autres plus grandes villes, nous utilisons généralement des camionnettes», explique Sven Eckmann. Les mini-camions super maniables se heurtent constamment à divers problèmes dans les villes. Pfister Meubles SA est aussi touchée par la hausse du trafic en centre-ville et ses conséquences. L'entreprise profite du trafic combiné depuis des décennies et envoie chaque jour en moyenne 3 à 4 wagons de deux ponts mobiles chacun vers Allaman (VD). Les ponts mobiles chargés à la cen-

trale logistique de Suhr sont transbordés sur des camions stationnés localement à la gare d'Allaman. La distribution capillaire des sofas, tables, lits et armoires aux clients se fait ensuite directement depuis la gare par camion et camionnette.

«Nous effectuons entre 1100 et 1300 livraisons par jour.»

SVEN ECKMANN

La zone de livraison comprend la ville et l'agglomération de Lausanne et s'étend le long des rives du lac Léman jusqu'à Genève. Les principaux tronçons névralgiques du réseau routier se trouvent dans les agglomérations.

Des facteurs difficiles à prévoir tels bouillons aux heures de pointe, places de transbordement non disponibles ou interdictions de circuler à certaines heures, ont une influence sur le respect des délais. «Ce sont les principales raisons expliquant le report, parfois à court terme, des créneaux horaires. Le défi consiste à limiter au maximum ce genre de retards», explique Thomas Veder, directeur Logistique chez Pfister.

Meubles, produits surgelés ou télévisions – les transports en ville sont difficiles pour tous les fournisseurs. Les délais souhaités par nos clients ainsi que les problèmes de circulation obligent parfois les transporteurs à «adapter les tournées aux contraintes matérielles au lieu d'opter pour l'itinéraire optimal», explique Peter Ballmer, Manager Suisse Romande chez Galliker Transport SA à Aclens (VD). >

Photo: mise à disposition

Thomas J. Ernst, responsable des transports nationaux pour La Poste Suisse

Le courrier roule pendant la nuit
14 millions de lettres et journaux ainsi qu'environ 440 000 colis sont distribués chaque jour en Suisse.



Monsieur Ernst, combien de lettres et colis La Poste Suisse SA délivre-t-elle chaque jour dans les villes suisses de plus de 50 000 habitants?

Nous distribuons au total plus de 14 millions de lettres et de journaux ainsi qu'environ 440 000 colis à nos clients suisses, en quantité à peu près équivalente en ville et à la campagne.

véhicules électriques à 3 roues pour distribuer le courrier en ville, mais ils ne sont pas autorisés dans les zones sans voiture.

Alors il faut que le facteur continue à pied?

En ville, il existe encore des circonscriptions qui ne sont accessibles qu'à pied. Comme dans les quartiers où même un 2 roues avec remorque ne peut pas passer.

Quel sera le cheminement d'un colis qu'un grand-père poste l'après-midi à Coire pour sa petite-fille à Lausanne?

Les colis provenant de Coire et de la région sont acheminés à la base de distribution de Landquart (GR) par les transports postaux régionaux et de là, à Urdorf (ZH) pour le triage. C'est là que sont saisies les données des colis. A environ 21.30, le colis part directement pour le centre colis de Daillens (VD), où il est trié à environ 0.30 en fonction des données livrées par Urdorf, et remis au facteur concerné. Celui-ci charge les colis dans son véhicule de distribution et quitte Daillens en direction de Lausanne vers 6.45.

Comment peut-on combiner les transports par rail et par route?

La Poste exploite encore des sites de distribution en plein centre-ville, comme à Coire, Bâle, Berne, Genève ou Urdorf pour certains secteurs de Zurich. Les colis peuvent ainsi être livrés par rail aux facteurs avant le rush des pendulaires.

Comment cela se passe-t-il dans les autres villes, comme à Lausanne?

Dans le secteur de la distribution et du dépôt, la Poste exploite un site dans chaque ville, ou en périphérie, pour permettre une liaison plus dense avec le centre de tri. C'est aussi le cas de Lausanne.

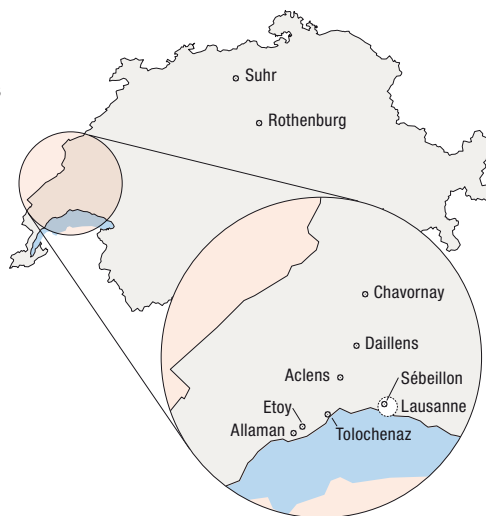
Quelles améliorations la Poste envisage-t-elle en ville?

La Poste s'adapte en permanence aux changements de comportement de ses clients afin que les colis parviennent directement à destination: les services Pick-Post, de distribution le soir, le samedi ou par coursier font p. ex. partie des mesures prises. De nouveaux sites sont actuellement ouverts pour My Post 24. Avec ce service, les destinataires sont prévenus par SMS de l'arrivée des colis et peuvent les retirer 24h/24.

Quels défis la logistique urbaine doit-elle relever?

En centre-ville, le temps nécessaire pour desservir les zones interdites aux voitures constitue un véritable défi. L'élargissement constant des zones d'interdiction de s'arrêter complique encore la distribution des colis. Actuellement, la Poste utilise souvent des

Focus Romandie: plus de 345 000 habitants de l'agglomération de Lausanne reçoivent leurs marchandises chaque jour grâce au transport combiné rail/route.



Pour les chauffeurs, cela signifie plus de stress et des kilomètres supplémentaires inutiles. Ce qu'on ne peut pas toujours éviter. «Nous vivons aujourd'hui dans un monde où tout est urgent», confirme Mario Zilliotto, directeur de la succursale vaudoise de l'entreprise Planzer à Tolochenaz près de Morges (VD). «Notre style de vie a des conséquences radicales sur la fréquence des flux de marchandises: nous réfléchissons des semaines pour choisir un canapé et une fois commandé, nous le voulons de suite.»

Les transporteurs suisses par camions ne pourraient pas répondre à ces exigences en ne comptant que sur eux-mêmes. En effet, dans un pays qui impose

«Les aspects environnementaux jouent un rôle de plus en plus primordial.»

JOSEF JÄGER, CAMION TRANSPORT SA

aux camions une interdiction de rouler de nuit entre 22.00 et 5.00, les transports par rail sont indispensables. Réduire la pollution due aux émissions représente un autre avantage central.

Avantages du trafic combiné

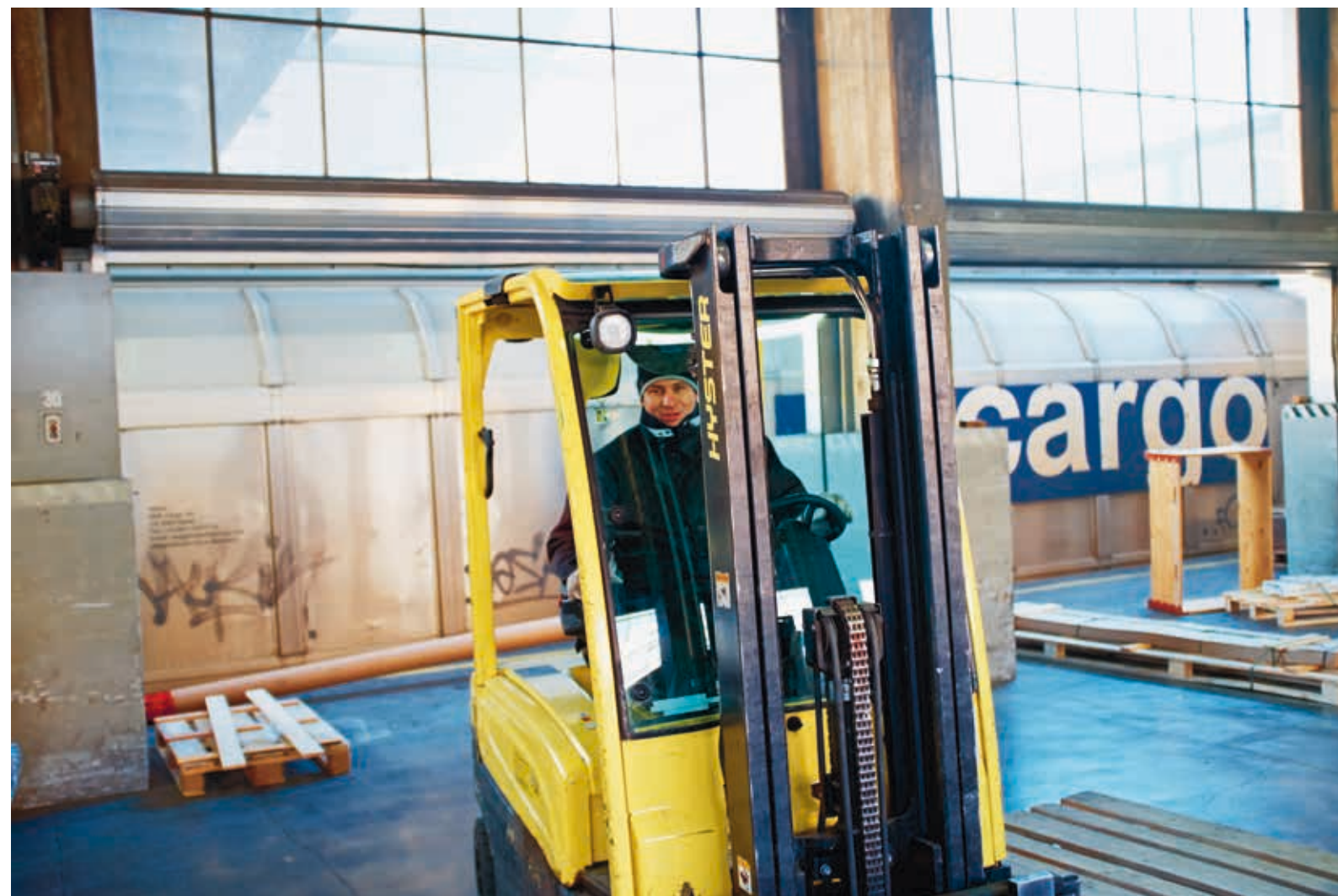
L'intérêt des transporteurs par camion pour une coopération étroite avec les entreprises ferroviaires telles que SBB Cargo est logique et compréhensible sur le plan commercial. «La combinaison rail-route permet de réduire de moitié les kilomètres routiers et de 25% les émissions de CO₂»,

explique Josef Jäger, directeur Camion Transport SA. «Les aspects environnementaux jouent de plus en plus un rôle toujours plus grand pour nos clients, bien qu'ils n'acceptent pas que les prix augmentent pour cela.» La combinaison efficace du rail et de la route peut répondre aux deux exigences.

Il n'est donc pas étonnant que les transporteurs routiers aient investi à temps pour s'assurer à long terme les avantages d'une liaison optimale avec le rail. Ainsi, en 1996, Camion Transport SA, Galliker Transports SA et Planzer Transport SA ont repris ensemble Cargo Domizil, avant aux mains des CFF, et ont depuis mis sur place et développé un réseau de prestations correspondant dans toute la Suisse.

Aujourd'hui, environ 250 wagons circulent nuit après nuit sous ce label. La société est ainsi l'un des plus gros clients de SBB Cargo en Suisse. Les wagons correspondent avec ~30 interfaces rail-route en Suisse et contribuent à l'économie de près de 400 trajets en camion par jour.

Toutefois les transporteurs ne sont pas les seuls mus par une conscience écologique, les fournisseurs le sont aussi. «Chez Pistor, les transports par rail sont aussi une composante des efforts de durabilité», déclare C. Guler. Il est aussi convaincu que des méthodes de travail «propres» de la part des clients auront encore plus de poids à l'avenir. Grâce à un transfert important des transports vers le rail, le grossiste a pu économiser plus de 500 tonnes de CO₂ en une seule année. C'est pourquoi les cuchaules matinales de la gare de Lausanne sont encore meilleures. —



Centre de distribution au cœur de Lausanne: jusqu'à 32 wagons de SBB Cargo arrivent chaque nuit en gare de Sébeillon. Les marchandises sont transbordées sur des camions à l'aide de chariots élévateurs. Elles sont ensuite acheminées aux adresses de livraison, en banlieue comme dans les étroites ruelles de la vieille ville.



Ballast

Logistique

De la source au rayon



De l'eau pour consommateurs assoiffés: production au Sources minérales Pearlwater de Termen (VS)

Quelles prestations logistiques faut-il fournir avant qu'un litre d'eau minérale soit placé dans un rayon de supermarché? Notre vidéo sur le blog de SBB Cargo retrace son itinéraire depuis la source, dans les montagnes valaisannes, jusqu'au magasin d'une filiale de Coop,

dans la région de Zurich. Elle décrit les différentes étapes et montre les énormes quantités d'eau requises pour une journée estivale.

<http://bit.ly/1bBArHV>
Lien vers la vidéo sur le transport d'eau minérale.

Contactez-nous

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

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

Chimie, huile minérale
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

Consultez notre site Internet

www.facebook.com/sbbcargo
www.twitter.com/sbbcargo
www.youtube.com/sbbcargo
blog.sbbcargo.com
www.flickr.com/cargo-blog
www.issuu.com/sbbcargo

Infrastructure

Tous logés à la même enseigne

Le rapport présenté par l'économie du transport et les cantons stipule qu'il est de plus en plus nécessaire d'agir sur l'infrastructure du trafic de marchandises. D'après ce rapport, si aucune contre-mesure n'est prise à temps, les goulots d'étranglement sur les réseaux nationaux ferroviaires et routiers empireront à l'avenir. Il faudrait construire de nouvelles installations pour le transbordement des conteneurs. La proposition du Conseil fédéral, à savoir loger à la même enseigne le trafic Voyageurs et le transport de marchandises dans le cadre de la révision de la loi sur le transport de marchandises, serait judicieuse.

<http://bit.ly/1ivA0qW>
Lien vers l'étude Infrastructure
Trafic de marchandises

Le trafic combiné I

Dietikon–Wels (A)

Depuis la mi-janvier 2014, SBB Cargo et le Rail Cargo Group relient leurs réseaux intérieurs pour le trafic combiné avec un nouveau produit. C'est un pas important pour le trafic de marchandises transfrontalier. Les deux entreprises de chemin de fer offrent à leurs clients une relation cadencée du lundi au vendredi sur le tronçon est-ouest entre Wels, en Haute-Autriche, et Dietikon près de Zurich.

Le trafic combiné II

Direct jusqu'à Genève

SBB Cargo prolonge la liaison du train de ligne Dietikon-Renens existant jusqu'à Genève. Les chargeurs de la région genevoise bénéficient d'une meilleure desserte pour les marchandises en conteneurs.

Le trafic combiné III

Terminal Chavornay

A l'avenir aussi, le terminal de conteneurs régional de Chavornay devra jouer un rôle important dans le trafic de marchandises. Le terminal relie la région de Lausanne aux réseaux ferroviaires suisse et international. Depuis décembre, SBB Cargo, Contargo (filiale de Rhenus) et Pesa (filiale de Planzer) détiennent ensemble la majorité des parts. Cette étape a été précédée d'une augmentation du capital. Les trois partenaires assurent l'exploitation du terminal jusqu'à l'ouverture du grand terminal prévu et approvisionnent l'économie romande.

SBB Cargo

Des audits sont effectués

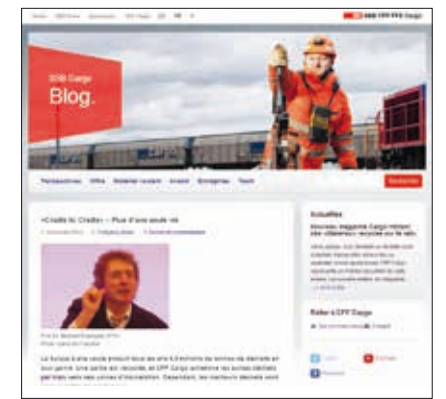
L'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) a effectué l'audit de maintien chez SBB Cargo. Cette dernière a obtenu les certificats Qualité (ISO 9001), Environnement (ISO 14001), Protection sanitaire et protection

au travail (OHSAS 18001) et Sécurité des denrées alimentaires (ISO 22000). Dans la maintenance, la SQS confirme par ailleurs aussi le maintien du certificat Soudage (EN 3834 et EN 15085).

Satisfaction de la clientèle

Des valeurs stables

La satisfaction globale des clients de SBB Cargo est restée stable par rapport à l'année précédente, malgré de nombreux changements. La valeur totale s'élève à 6,98 (année précédente: 6,95 sur 10). Les valeurs relatives à l'exécution des transports, à l'image et à la soumission d'offres ont connu une évolution positive. SBB Cargo a amélioré les valeurs portant sur la qualité du transport et la gestion des offres. Mais les valeurs de la facturation et de la gestion des réclamations ont chuté. SBB Cargo introduit ici des mesures ciblées.



Blog Cargo

Du berceau au berceau

La dernière édition du magazine Cargo traitait du rôle du rail dans le transport des matériaux recyclés. D'autres exemples sont présentés sur le blog de SBB Cargo. Vous y trouverez également de passionnants portraits sur le sujet, comme notamment celui du professeur Michael Braungart. Ce chimiste, technicien de procédés, maître à penser et entrepreneur a développé avec l'architecte américain William McDonough le concept «Cradle to Cradle» («Du berceau au berceau»). Si ce concept était suivi à la lettre, il n'y aurait plus de déchets. Tout serait soit complètement décomposable, soit réutilisable à l'infini grâce aux matériaux utilisés. Les produits qui, de par leur utilisation, se transforment biologiquement, chimiquement ou physiquement – comme par exemple les denrées alimentaires, les lessives ou les semelles de chaussures – doivent, selon l'idée du Prof. Braungart, être fabriqués de sorte à pouvoir réintégrer des systèmes biologiques et par exemple redevenir de la terre ou du compost. Des objets que l'on utilise mais que l'on n'utilise pas (lave-linge ou fenêtres), seraient en revanche fabriqués de sorte à pouvoir réintégrer d'autres systèmes techniques. P.-S.: sur le blog Cargo, vous trouverez aussi d'autres articles sur le thème central de cette édition.

<http://bit.ly/19KAL7z>



Les betteraves sucrières sont chargées sur des wagons. Le transport dans les raffineries de sucre se fait essentiellement en train.

Photos: Bernhard Lochmatter, Daniel Auf der Mauer, mises à disposition

«Il s'agit de l'artère vitale de la Suisse»

Le «géant orange» est le plus gros détaillant suisse et l'une des 500 plus grosses entreprises du monde. Andreas Münch, chef logistique Migros, explique à Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo, qu'il livre chaque jour 1,4 million de clients dans un contexte difficile.

Interview: Roy Spring
Photo: Markus Bertschi

Monsieur Perrin, vous étiez un enfant Migros ou Coop?

PERRIN: J'ai grandi près d'une filiale Coop et d'une ligne ferroviaire. Celle-ci m'a manifestement plus marqué pour mon avenir. Et le camion-magasin Migros passait régulièrement. Enfants, nous trouvions cela passionnant.

Cela doit vous fendre le cœur d'entendre que Gottlieb Duttweiler, pionnier de Migros, acheta 5 camions Ford-T avec son capital de départ de 100 000 francs.

PERRIN: Au contraire. J'admire Duttweiler! C'est un entrepreneur qui a vite compris que la logistique était un facteur de succès décisif et qui a réussi.

Monsieur Münch, Duttweiler rêvait d'une relation directe du producteur au consommateur. Cette idée est-elle encore d'actualité?

MÜNCH: Pour être moins cher, il a dû rationaliser le travail. Cela signifiait: marchandise pré-emballée, transbordement rapide des produits, peu de coûts fixes.

Chez nous, cette philosophie est encore très actuelle.

Avec 1,4 million de clients/jour, le «géant orange», compte parmi les 500 plus grandes entreprises au monde. Satisfaire un tel client vous impose quel degré d'exigence?

PERRIN: Seuls ceux qui affrontent des exigences au quotidien s'améliorent et se développent. Mes collègues étrangers s'étonnent toujours du haut niveau de notre prestation logistique pour le commerce de détail. Sans Migros, nous n'en serions pas là.

L'influence mondiale pèse-t-elle beaucoup sur le commerce de détail suisse?

MÜNCH: Ces 20 dernières années, le volume du marché est resté quasi inchangé. Mais de nombreux nouveaux prestataires percent en Suisse, surtout des hard discounters. A cela s'ajoute le tourisme d'achat dû au franc fort. Je ne vois pas d'inversion de cette tendance, nous devons nous accommoder de cette situation.

Quelle marge de flexibilité a SBB Cargo pour fournir des prestations de service plus avantageuses?

PERRIN: Le marché du trafic ferroviaire de marchandises est en mutation. L'industrie lourde et ses gros volumes cède du terrain, tandis que les prestations de service, le commerce et l'élimination en gagnent. Nous avons réagi et offrons beaucoup plus de flexibilité et d'innovation. Migros en bénéficie avec de nouveaux trains et des transports plus efficaces.

Le centre de distribution Migros Neuendorf (MVN) est le plus grand centre logistique de Suisse. Quel est le rôle du trafic ferroviaire de marchandises?

MÜNCH: Voilà des décennies que nous misons sur le rail. 50 pour cent des marchandises arrivent par train de marchandises et quittent Neuendorf par le rail. Pour nous, il est clair que les marchandises lourdes à acheminer sur de longues distances doivent voyager en train. >

«Nous ne voulons pas être les mauvais garçons», dit le chef de la logistique chez Migros Andreas Münch (à droite) à Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, à la centrale de distribution de Neuendorf.

Notre société Aproz Sources Minérales de Nendaz (VS) en est l'illustration depuis plus de 50 ans. De plus, nous avons acquis des conteneurs réfrigérés modernes pour le trafic combiné non accompagné entre Neuendorf et Gossau (SG). Et l'an dernier, nous avons transféré de la route au rail une autre relation de notre centre de distribution de Suhr (AG) vers Ecublens (VD).

Comment SBB Cargo peut-elle garantir que les investissements de Migros seront rentables à long terme?

PERRIN: Les CFF se sont prononcés en faveur du trafic intérieur. Mais la meilleure garantie reste la santé de notre en-

treprise, assurée entre autres par un résultat financier positif visé pour 2013 et pour les prochaines années. Il est tout aussi important que nous puissions in-

«La meilleure garantie est la santé de notre entreprise.»

NICOLAS PERRIN

vestir dans le système. Nous avons donc budgété plus de 300 millions de francs pour les prochaines années.

MÜNCH: Nos processus exigent une par-

faite interaction: un train de marchandises doit être traité comme une voiture de RER pour pendulaires. L'infrastructure des CFF dans les agglomérations est très saturée. Mais c'est justement là que nous sommes le plus représentés via nos magasins. C'est ici que vivent la plupart de nos clients...

Comment concilier la livraison des marchandises avec le trafic de pendulaires et de voyageurs?

PERRIN: Le rail offre l'avantage de pouvoir planifier le trafic et de disposer quotidiennement des sillons horaires attribués. L'horaire fixe nous rend moins flexibles que la route, mais donc aussi

plus fiables. Ce paramètre prendra de plus en plus d'importance dans les chaînes logistiques.

MÜNCH: Dans notre branche, les interdépendances sont énormes. Nous garantissons à nos filiales une fenêtre de livraison de 30 min. maximum, durant laquelle le personnel doit regarnir les rayons afin que le magasin soit prêt le matin à 8.00. La fiabilité de SBB Cargo est donc très importante.

Le flair pour la complexité de la logistique Migros manque-t-il à SBB Cargo?

PERRIN: Au contraire! Notre trafic de marchandises par wagons complets peut

des sites de transbordement en périphérie pour éviter que des camions à moitié vides circulent en centre-ville. A Zurich, Hardturm serait un site optimal à développer en City-Hub.

PERRIN: Oui, il y a là un potentiel. Les CFF ont des terrains en ville qui peuvent servir à autre chose qu'à des logements et des bureaux.

La poursuite du transfert de la route au rail est-elle encore possible dans les agglomérations?

PERRIN: Il importe que nous développiions ce concept avec l'économie et les villes. Par exemple, nous avons construit un terminal et un site de transbordement à Cadenazzo. De nombreux commerçants utilisent ce site pour le transbordement au Tessin. J'imagine très bien une solution similaire à Zurich.

MÜNCH: Il faut qu'en Suisse, on accorde au trafic intérieur l'attention qu'il mérite. Il s'agit de réfléchir et d'agir tous trafics confondus. Du fait des capacités limitées, une interaction route-rail encore plus efficace et une utilisation optimisée des ressources existantes seront des facteurs décisifs. Le problème se concentre sur la «banane» du Plateau...

... la banane du Plateau?

MÜNCH: Regardez la carte: les goulots d'étranglement névralgiques longent le Jura dans la région de Zurich-Härkingen-Berne-Lausanne-Genève. Cette zone concentre la majorité de la population suisse, le plus fort taux de consommation, le plus grand nombre de magasins. On note toutefois que les plus gros investissements dans le trafic ferroviaire vont à l'axe nord-sud. Nous n'avons rien contre la NLFA, mais pour notre logistique, l'axe nord-sud revêt une importance infime. Les plus grands flux de marchandises sont sur la banane du Plateau.

PERRIN: La ligne du pied sud du Jura est au trafic intérieur ce que le Gothard est au transit. Les principaux projets pour l'infrastructure se situent entre Genève

et Winterthur. De plus, nous sommes bien positionnés avec les deux gares de triage de Lausanne et Limmattal. Nous avons aussi lancé sur l'axe ouest-est nos premiers trains de ligne dans le TC.

MÜNCH: Il s'agit ici de l'artère vitale de la Suisse et du futur approvisionnement en marchandises. Les centres urbains continuant de croître, le problème ira en s'accroissant.

Voyez-vous une solution?

MÜNCH: Des modèles d'emploi plus flexibles évitant aux pendulaires de se rendre au même moment à leur travail deux fois par jour permettraient de délester le trafic. Le transport de marchandises devrait s'intensifier aux heures creuses afin de mieux répartir les capacités. Dans d'autres pays, le transport de marchandises ne peut plus s'effectuer que de nuit - sinon le trafic s'effondrerait. A Paris, les camions de ramassage des ordures travaillent de nuit pour éviter de rester coincés dans les embouteillages diurnes.

Migros arbore le slogan «M comme Meilleur». Quel slogan attribueriez-vous à SBB Cargo?

MÜNCH: Toujours compétitive et fiable - aujourd'hui et demain. -

<http://bit.ly/1thUJ1d>
La rencontre avec le CEO en intégralité.

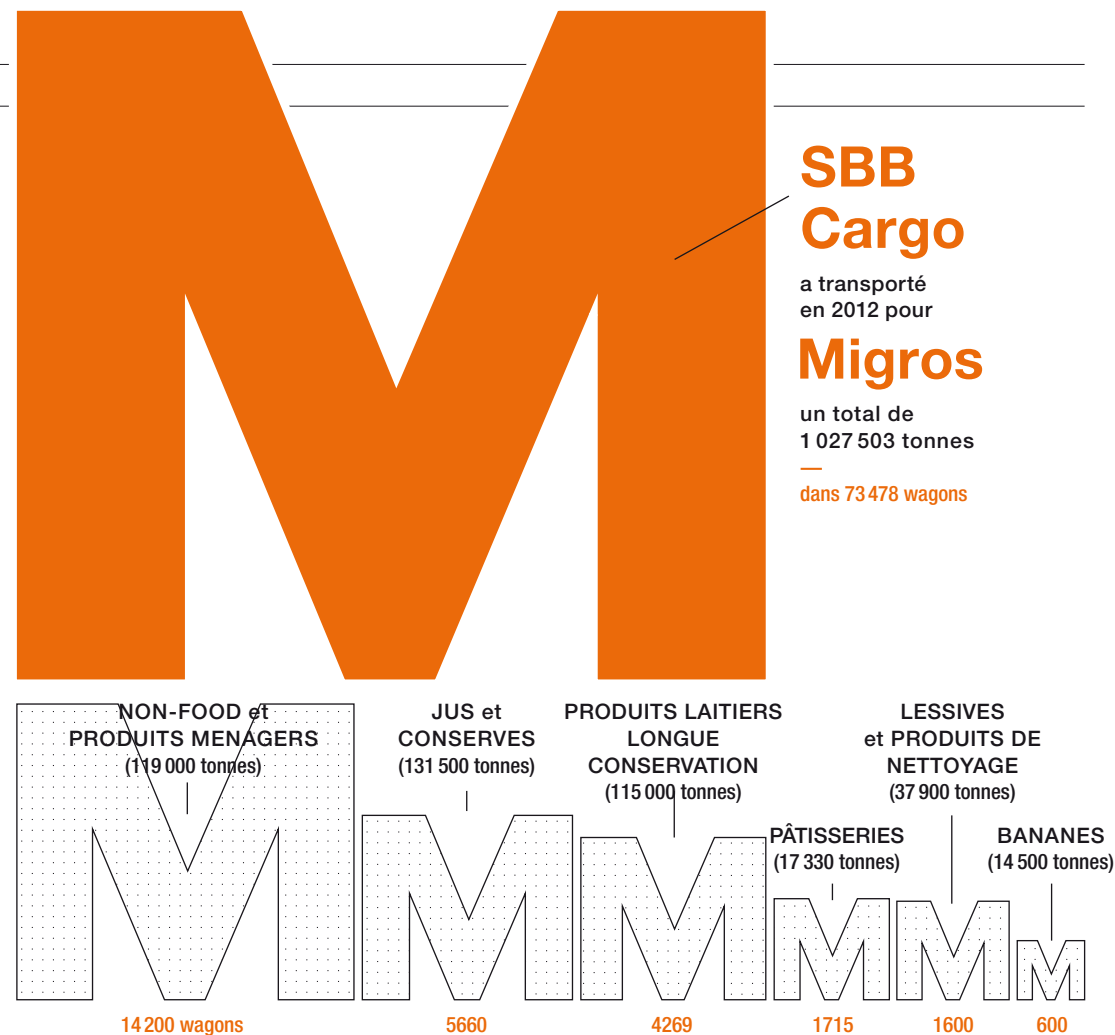
Andreas Münch, 56 ans, est depuis 2005 directeur du département Logistique et Informatique et l'un des sept membres de la direction générale de la Fédération des coopératives Migros. Auparavant, cet ingénieur électricien EPF avait travaillé entre autres pour les sociétés BBC/ABB, Ascom, Swisslog, Sulzer Infra puis en tant que CEO pour la société Feintool, spécialisée dans la construction d'installations.

Nicolas Perrin, est depuis 2008 CEO de SBB Cargo et membre de la direction des CFF. Il a étudié le génie civil à l'EPF de Zurich. Agé de 54 ans, il est marié et vit à Schaffhouse.

Migros

Un «M» de plus

La coopérative Migros est la plus grande entreprise de commerce de détail en Suisse et elle se classe parmi les 500 plus grandes entreprises mondiales. Le groupe Migros compte entre autres les commerces de détail Micasa, Globus, Denner, Obi, Sportxx, Ex Libris, Office World et Interio. L'entreprise fondée en 1925 par Gottlieb Duttweiler à Zurich approvisionne aujourd'hui 1,4 million de clients par jour, avec un assortiment de plus de 100 000 articles. Elle est représentée dans tous les cantons ainsi qu'en France et en Allemagne. Migros dispose de 3 centres de distribution nationaux et de 10 régionaux en plus de ses propres unités de production telles que Jowa, Midor, Mibelle, Bischoffszell, Chocolat Frey etc.



«Le problème se concentre sur la banane du Plateau.»

ANDREAS MÜNCH

répondre à des exigences complexes. Grâce aux gros volumes, nous pouvons proposer à Migros des solutions spécifiques. Nos collaborateurs sont de plus en plus connectés en réseau et disposent de toutes les données. Nous investissons dans un nouveau système pour garantir les réservations pour les transports.

Comment garantir l'approvisionnement dans les agglomérations?

MÜNCH: Nous livrons chaque jour 1000 tonnes de produits de première nécessité dans la seule ville de Zurich. Ainsi la ville reste animée et prospère. On observe malheureusement des tendances au verrouillage du trafic. Je pose ici une exigence: les villes doivent garder leurs axes de trafic ouverts.

Que pensez-vous des hubs en ville?

MÜNCH: Nous travaillons sur de nouveaux concepts pour livrer les zones urbaines. Il faut traiter le problème toutes entreprises confondues. On peut ériger



Le colosse du Kreis 5

Trois fois par jour, on assiste à un véritable spectacle en plein Zurich: un long train de marchandises circule sur les trottoirs et traverse des places bondées. SBB Cargo livre 200 000 tonnes de céréales par an à Swissmill, le plus grand moulin de Suisse.

Texte: Jean-Pierre Rittler
Photo: Christian Schnur

La locomotive de 80 tonnes et de plus de 2000 ch avance au pas dans ce quartier branché de Zurich, dominé par le plus haut immeuble de Suisse, la Prime Tower.



Vendredi soir, 20.30. La semaine tire à sa fin et les gens affluent vers le Kreis 5 malgré le froid, pour faire la fête jusqu'au bout de la nuit. Ils rient, s'amusent, déambulent par petits groupes dans le nouveau quartier branché de Zurich Ouest.

Au même moment, à 1,5 km de là, une locomotive diesel se met en branle dans un bruit sourd, dans l'obscurité de la gare d'Aussersihl, juste en-dessous du pont Duttweiler. Hans Stocklin est assis dans la cabine de l'«Am 843» et manœuvre cette machine de 80 tonnes et de plus de 2000 ch en direction des lumières vives du centre-ville.

Les fêtards ne se doutent de rien quand le colosse surgit tout à coup de l'obscurité, traverse rue, trottoir, piste cyclable et serpente tel un immense ver au milieu des noctambules, des touristes, des voitures et des cyclistes.

Cependant, il ne fait pas peur. Les gens s'arrêtent, fascinés, n'en croient pas leurs yeux, secouent la tête, sortent portables et appareils photo et le mitraillage commence! «Je me demande bien sur combien de photos je suis immortalisé», s'amuse Hans Stocklin. C'est son dernier circuit pour aujourd'hui. Et le plus compliqué. Il a pour but Swissmill, le plus grand moulin de Suisse, en plein cœur de Zurich, au bord de la Limmat. Le moulin traite 200 000 tonnes de céréales par an et SBB Cargo livre la matière première trois fois par jour.

Un super silo pour Zurich

Hans Stocklin connaît le parcours. Il travaille depuis plus de 40 ans pour la société et dessert Swissmill depuis 1980. «Autrefois, il y avait moins de monde», raconte-t-

il. «Bien des choses ont changé. Il y a encore quelques années, c'était une zone industrielle ici. Nous pouvions livrer les entreprises directement.» Les anciennes voies qui menaient jusqu'à Hardturm et à la gare centrale n'existent plus, les entreprises ont quitté le Kreis 5. Il ne reste plus que la voie de Swissmill – qui n'est pas près de disparaître.

«Notre avenir se trouve en pleine ville», confirme Matthias Staehelin, res-

«Nous sommes implantés ici depuis 1843 et sommes toujours bien raccordés au trafic.»

MATTHIAS STAEHELIN, SWISSMILL

ponsable Acquisition/QM/Autorités chez Swissmill: «Nous sommes installés sur ce site depuis 1843 et la desserte est toujours aussi bonne: nous avons notre propre raccordement ferroviaire, l'autoroute à proximité et la majorité de nos consommateurs se trouve dans un rayon d'environ 100 km.»

On peut s'en étonner, pourtant un site en plein Zurich regorge d'atouts pour la société. «La question du site revient bien évidemment toujours dans les discussions, dernièrement lors de la construction du silo. L'alternative aurait été une implantation en rase campagne. Mais les calculs ont montré qu'elle était nettement moins avantageuse que le site actuel.»

Matthias Staehelin regarde par la fenêtre et désigne une grue de 90 m qui surplombe le site de Swissmill. «Voilà notre prochain grand projet. Nous relevons >

le silo de 40 m à 118 m de haut.» Il devient le deuxième plus haut bâtiment de Zurich après la Prime Tower, qui mesure 126 m, et l'un des plus grands silos d'Europe.

Un super silo en plein Zurich? Matthias Staehelin explique: «Nous avons un silo au port rhénan de Saint-Jean, à Bâle, jusqu'à fin 2009. Puis le port a été abandonné au profit du campus Novartis et nous avons perdu de grosses capacités de stockage. Les calculs destinés à évaluer une solution de remplacement ont montré que le lieu de production constituait le meilleur site.»

Une corne retentit au carrefour

Au cours des dernières années, le réapprovisionnement n'était plus forcément assuré en raison des phénomènes climatiques extrêmes. Les longues périodes de sécheresse des étés 2003 et 2007 ont fait baisser le niveau des eaux à tel point qu'elles n'étaient presque plus navigables. «Disposer d'un important stock sur place nous permet d'assurer l'approvisionnement. Ces dernières années, l'assortiment s'est par ailleurs élargi à différents labels et produits spéciaux. Avoir de plus grandes capacités sur place nous aide aussi à ce niveau», explique le responsable Approvisionnement.

La société Swissmill reste donc à Zurich, s'agrandit et dépend d'autant plus de SBB Cargo, qui est prête à relever le défi. Christian Knecht, responsable de l'équipe de Production Cargo Régionale de Zurich, n'est pas peu fier. «Ce n'est vraiment pas courant de traverser la moitié de la ville. Peu ont cette chance.» Mais il faut que les trajets soient bien planifiés: «Nous circulons 3 fois par jour, du lundi au vendredi, le premier train part à 5,30 du matin avec 12 à 13 wagons. Les créneaux horaires qui nous sont attribués sont fixes. Et il y a évidemment plein de prescriptions spéciales. Mais nous relevons volontiers le défi, c'est notre lot quotidien!», déclare-t-il avec un petit sourire.

Avant de faire cuire le pain, il faut conduire le grain au moulin en passant en



«Nous circulons trois fois par jour», explique Christian Knecht, responsable de l'équipe de Production Cargo Régionale.

plein milieu d'un quartier très animé. Hans Stocklin manœuvre sa machine en avançant au pas à travers les rues. Il raconte: «C'est beaucoup plus animé qu'avant. Plus de circulation, de piétons, beaucoup de nouveaux hôtels et donc de touristes qui sont naturellement surpris de voir ce long train.» Et c'est ce qui rend le trajet plus délicat. «Il faut que je fasse d'autant plus attention, surtout aux piétons. Il y a évidemment ceux qui ont l'habitude et qui s'écartent. Mais les autres accourent au contraire. Les automobilistes ont des signaux stop bien visibles mais ils essaient quand même de se faufiler.»

La Prime Tower, le plus haut immeuble de Suisse, surgit sur la droite. L'agent de

«Ce n'est vraiment pas courant de traverser la moitié de la ville.»

CHRISTIAN KNECHT, SBB CARGO

manœuvre Ibrahim Hajriz va en éclaireur et informe le mécanicien de la situation par radio. «Attends que cette voiture soit passée. Ça y est, vas-y, la route est libre.» Un ascenseur de la Prime Tower donne directement sur la rue et le train ne passe qu'à quelques mètres des gens qui en sortent.

Hans Stocklin s'arrête avant le grand carrefour, sous le Hardbrücke. L'agent de manœuvre change les feux de signalisation à l'aide d'une clé. Hans Stocklin attend patiemment que les feux passent au rouge pour les autres. Une corne retentit

au carrefour. A deux mètres des nombreux bars et restaurants, de petites lampes LED bleues s'allument dans l'asphalte et forment comme une piste d'atterrissage.

Hans Stocklin pousse lentement un levier, le moteur se met à ronfler et l'Am 843

s'ébranle. Le mécanicien a les yeux partout, il doit constamment contrôler la situation. Si un cycliste tourne soudain au coin, ça peut devenir critique. Une voiture passe à deux doigts, sans regarder. «Qu'est-ce qu'il fait là!?!», Hans Stocklin freine. «C'est vendredi soir, il y a plein de monde. En été, c'est pire, les terrasses sont pleines et il ne reste pas beaucoup de place entre la loco et les gens.» Trois lignes de tram croisent le parcours, le mécanicien s'arrête et cède la priorité à un tram.

Au bout de 20 minutes à peine, le train arrive chez Swissmill. Des wagons attendent sur les trois voies attenantes à l'immense site. La locomotive s'approche prudemment des wagons et le chef de manœuvre attèle les wagons à la locomotive. Un essai de freinage et c'est reparti dans l'autre sens, à travers les rues, en passant à côté des gens qui s'étonnent, rient et font des photos du colosse bleu et rouge en plein cœur de Zurich. —

<http://bit.ly/1drB76D>
Lien vers le reportage vidéo sur le colosse de Zurich.

Photos: SBB(6), mises à disposition

Illustration: Hansjakob Fehr, 1 Kilo

«Le corridor de 4 m exploite tout le potentiel de la NLFA»

Bernhard Kunz, directeur de Hupac, en est convaincu: ce n'est qu'en construisant le corridor de 4 m sur l'axe du Gothard que la Suisse atteindra ses objectifs de transfert. Les politiques aussi tiennent à faire avancer rapidement le projet.

Texte: Peter Krebs

La transversale alpine (NLFA) à travers le Gothard sera bientôt ouverte: l'exploitation du tunnel de base de 57 km de long débutera en 2016 et trois ans plus tard, ce sera le tour du tunnel qui traverse le Monte Ceneri. Malgré ces travaux, la totalité de l'axe du Gothard de Bâle à l'Italie du Nord ne répondra pas aux normes fixées par l'UE pour les corridors ferroviaires. La hauteur aux angles est particulièrement problématique pour le trafic combiné. En dehors des deux tunnels de base, elle est le plus souvent limitée à 3,84 m, alors que 4 m sont exigés aujourd'hui. «Ce n'est que lorsque le profil d'espace libre sera aménagé à cette hauteur sur l'axe tout entier que la Suisse atteindra ses objectifs de transfert», déclare Bernhard Kunz, directeur de la société Hupac SA, spécialisée dans le TC.

Les instances politiques sont aussi de cet avis. Le Parlement a exigé le corridor de 4 mètres avec deux motions en 2011. En 2012, lors de la consultation du Conseil fédéral, la grande majorité des partis et des cercles intéressés a soutenu le projet, qui vise à donner un élan supplémentaire au transfert défini dans la Constitution fédérale. «Selon les estimations, jusqu'à 160 000 semi-remorques pourront être

transférés annuellement de la route au rail», écrit le Conseil fédéral dans son message au Parlement approuvé en mai 2013.

Toujours plus de semi-remorques

L'importance croissante du corridor de 4 m est liée à une tendance que la Suisse ne pouvait pas encore prévoir lors de sa planification de la NLFA: depuis quelques années, le trafic routier transalpin de marchandises mise toujours plus sur des semi-remorques plutôt que sur des caisses mobiles. Selon les estimations, ils repré-



«Un travail de persuasion est nécessaire.»

BERNHARD KUNZ,
CEO DE HUPAC

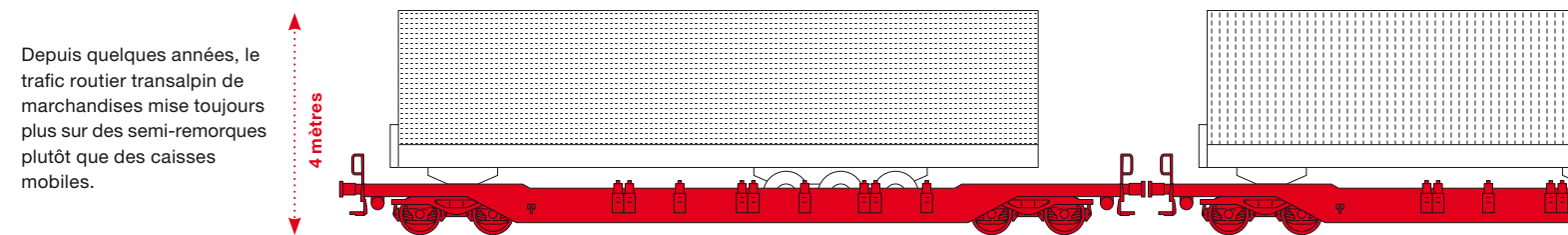
sentent déjà plus de 60% des véhicules. «La logistique a fortement changé», constate Bernhard Kunz. «Toujours plus de transporteurs routiers pratiquent le TC et les semi-remorques leur offrent la flexibilité souhaitée.» Une croissance additionnelle de 50% est attendue d'ici 2030 pour cette catégorie. D'un point de vue du

rail, cela présente aussi des inconvénients. Les semi-remorques chargés, roues arrière comprises, utilisent les capacités avec moins d'efficacité que les conteneurs ou les caisses mobiles. Il est toutefois impossible d'inverser la tendance du marché. «Si nous voulons rester compétitifs, nous devons tenir compte des moyens qui circulent sur la route», affirme Bernhard Kunz. Selon lui, il est donc nécessaire d'adapter les infrastructures ferroviaires.

La plupart des semi-remorques peut uniquement être transférée sur le rail si la hauteur aux angles (profil d'espace libre) est d'au moins 4 m. Dans les espaces de chargement, il est ainsi possible d'atteindre une hauteur intérieure de 3 m permettant d'empiler trois palettes. Jusqu'à présent, seul l'axe transalpin du Lötschberg-Simplon offre le profil nécessaire. Le Lötschberg est toutefois largement saturé. C'est pourquoi la Suisse souhaite aussi consolider jusqu'à fin 2020 les voies d'accès sur l'axe du Gothard.

Soutien au sein du Parlement

Sur le plan politique, le corridor de 4 m a progressé de façon décisive ces derniers mois. Après le Conseil des Etats, le Conseil national a également approuvé, lors de >



Depuis quelques années, le trafic routier transalpin de marchandises mise toujours plus sur des semi-remorques plutôt que des caisses mobiles.

la session d'hiver, un crédit de 990 millions de francs dont 50 millions de CHF seront consacrés aux travaux menés du côté italien du Simplon. Les moyens seront prélevés sur le fonds FTP pour le financement des grands projets ferroviaires et plus tard, sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), si le peuple vote le modèle de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FIF) le 9 février 2014.

Le projet élaboré par les CFF pour le corridor de 4 m se compose d'une myriade de travaux. En Suisse, près de 20 tunnels seront aménagés et 150 obstacles éliminés, qui empiétaient jusqu'à présent sur le profil d'espace libre nécessaire: marquises de quai, passages supérieurs, installations de courant de traction et signaux. Le projet individuel le plus important et le plus onéreux est la construction d'un tunnel à deux voies au Bözberg, estimé à lui seul à 350 millions de francs.

Pour que le corridor puisse déployer toute son efficacité, des extensions de profil sur les deux lignes d'accès en Italie sont nécessaires: aussi bien entre Chiasso et Milan que sur la «ligne Luino», qui dessert la zone ouest de Milan avec le terminal de Busto Arsizio. Bernhard Kunz souligne l'importance de cette ligne pour le trafic de marchandises, encore méconnue à ce jour: «Ici, un travail de persuasion est nécessaire.» La Suisse est prête à préfinancer les travaux en Italie. Le Conseil fédéral veut pour cela conclure des accords avec son voisin latin et mettre à disposition les fonds nécessaires de 230 millions de francs, pour une partie sous forme de prêt et pour une autre, sous forme de contributions à fonds perdu.

Une productivité plus élevée du rail

En Italie, il est non seulement question du profil d'espace libre mais aussi de la longueur des trains. Pour l'instant, les trajets sont aménagés pour accueillir des trains de marchandises de 550 m de long. A l'avenir, des trains de 750 m seront en circulation, comme c'est déjà le cas au nord de l'Italie jusqu'à Bâle et en Suisse: «Cette longueur accroît la productivité de 30%», souligne Bernhard Kunz. Le rail deviendra ainsi nettement plus compétitif. Selon lui, le milliard que la Suisse souhaite mettre à disposition pour le corridor de 4 m sera très bien investi. «Nous avons dépensé des sommes considérables pour la NLFA. Maintenant, nous devons accomplir le dernier pas pour pouvoir exploiter pleinement son potentiel.» Selon lui, le corridor de 4 m n'est toutefois pas un projet de luxe. Au contraire: avec un minimum de moyens il tirera le maximum de l'infrastructure existante.

D'ailleurs les voyageurs aussi profiteront du corridor de 4 m. Grâce au profil élargi, des trains à deux étages pourront circuler sur la voie du Gothard à partir de 2020, ce qui accroît la capacité entre la Suisse alémanique et le Tessin. →

Bernhard Kunz, né en 1957, est directeur du groupe Hupac depuis 2003. Il occupait précédemment le poste de responsable production et de directeur adjoint dans le même groupe. De 1978 à 1988, il a occupé diverses positions au sein de l'organisation Danzas en Europe et en outre-mer. En tant qu'export manager et responsable de diverses filiales aux USA, il a suivi de près la libéralisation du secteur du transport américain.

5 arguments majeurs

1 Grâce au corridor de 4 m, le potentiel de la NLFA pour le transfert rail-route sera mieux exploité.

2 Avec le corridor de 4 m, le rail adapte ses infrastructures aux nouveaux besoins du TC, où l'on utilise toujours plus de semi-remorques.

3 Le corridor de 4 m accroît la productivité du trafic ferroviaire transalpin de marchandises. L'entreprise ferroviaire devient ainsi plus compétitive, même sans aides de l'Etat.

4 Une large majorité politique approuve la proposition: le Conseil fédéral, le Parlement et la plupart des partis et associations la soutiennent.

5 Si aucun référendum n'est saisi, le financement et les travaux de construction pourront démarrer dès le printemps 2014. Fin 2020, le corridor devra atteindre une hauteur aux angles de 4 m.

City-Stübli

Markus Bertschi est photographe free-lance et un observateur attentif des détails.



«Sous la Hardbrücke de Zurich se trouve ce wagon de type Gklm, construit en 1916. Equipé d'une table, de chaises et d'un chauffage, il sert de salle de réunion roulante à l'équipe SBB Cargo locale.»

blog.sbbcargo.com
Retrouvez ici d'autres clics Cargo de Markus Bertschi.

Céline Peng, coursière, s'est classée troisième aux Championnats d'Europe des coursiers à vélo 2013.

«Le chocolat fait partie du quotidien comme le vent sur mon visage»

Texte: Meret Boxler
Photo: Fabian Unternährer

«Je n'aurais pas imaginé faire plus beau métier.» Céline Peng est coursière à vélo et a ainsi réalisé son rêve. «J'avais déjà soumis ma candidature à des sociétés de coursiers quand j'étais gymnasienne, mais à l'époque j'étais trop jeune.» Tenace, elle n'a cessé de reposer sa candidature. «Je voulais faire ce métier et je suis restée déterminée», déclare la Bernoise d'adoption, originaire de Zurich.

Depuis plus de deux ans, la jeune femme de 27 ans circule à vélo pour la société Velokurier Bern et adore son quotidien: la simplicité et une équipe soudée, où l'ennui n'a pas sa place. Peut-être est-ce ce cocktail qui l'a propulsée parmi les meilleurs du métier: cet été, elle a participé au Championnat d'Europe des coursiers à vélo à Berne et avec plus de 200 coursiers professionnels, a sillonné les rues de la ville en transportant - comme chaque jour - des lettres et colis. Elle a été la troisième femme la plus rapide.

Les missions s'enchaînent

Le travail quotidien était un entraînement suffisant: «Avant d'avoir le poste, je faisais du vélo à outrance de peur de ne pas y arriver.» Mais cette crainte s'est vite révélée sans fondement.» Outre son travail de coursière à vélo, elle suit une formation d'enseignante de gymnase en sport et géographie. Elle passe son temps libre si possible à l'extérieur. Et les conditions ex-

trêmes ne lui font pas peur. «Au contraire», dit-elle. «Une journée d'intempéries sous la neige et la pluie est souvent grisante. Tant qu'on bouge, on n'a pas froid. Et être mouillé fait partie du métier.»

Son taux d'occupation est de 50% et elle enchaîne souvent deux tournées par jour. Je commence alors entre 7.00 et 8.00, roule jusqu'à 13.00 et fais par

«Chaque mandat doit être accompli dans l'heure.»

exemple la tournée du soir de 16.00 à 20.00. Je parcours ainsi une bonne centaine de km par jour. Pas étonnant qu'elle et son équipe engloutissent tous les jours deux assiettes de pâtes à midi, grignotent toujours quelque chose et mangent le soir comme des ogres. «Le chocolat fait partie du quotidien comme le vent sur mon visage. Je suis convaincue que de nos jours, nous nous préoccupons trop de notre corps et de notre physique. Nous devrions nous sentir bien tels que nous sommes.»

Pour la coursière à vélo que je suis, aucun jour ne se ressemble. Les courses s'enchaînent et personne ne sait où il devra encore se rendre d'ici la fin de la tournée. Céline Peng, qui travaille aussi à la Dispo, sait à quel point l'organisation est

la clé d'une journée de courses efficace. Aucune distance ne doit être parcourue deux fois pour rien: une planification judicieuse de l'itinéraire s'impose. Les chargements aussi sont répartis le plus équitablement possible pour éviter qu'une personne achemine 20 kg tandis qu'une autre, dans le même quartier, ne livre que des plis. «Et cela en gardant le facteur temps toujours à l'esprit: chaque course doit être accomplie dans l'heure.»

Cet exploit est réalisé à deux: une personne accepte les mandats et les note en détail, une autre planifie les itinéraires et distribue les missions aux coursiers. «La Dispo connaît à tout moment l'emplacement de chacun et ce qu'il a chargé. On est en permanence en contact.»

Pour les distances plus grandes, le service de coursiers travaille avec Swissconnect. Ils organisent le transport en train des chargements sur des portions de trajet spécifiques. Puis ils s'assurent de leur prise en charge par les autres sociétés de coursiers. Ainsi, des livraisons nationales peuvent aussi être acheminées de A vers B en un temps record. Citons par exemple le matériel de laboratoire, les plans d'architecte, les tableaux, les fleurs mais aussi les supports de données, les clés ou les tissus humains qui doivent être portés au laboratoire pour analyse en pleine opération. Et ce, par tous les temps. —



Céline Peng parcourt bien 100 km par jour.



Nous sommes là où la Suisse progresse.

Nous empruntons de nouvelles voies et développons, de concert avec nos clients, des solutions durables pour des exigences de transport complexes. Ainsi, nous parvenons à mettre sur les rails des projets offrant de grands avantages à nos clients. Pour une Suisse à la pointe du progrès.
www.sbbcargo.com

