

# cargo

Entretien avec  
Thomas Knopf,  
CEO d'Ultra-  
Brag

P. 18

## Plateforme sur le Rhin

Gateway Basel Nord – un terminal trimodal  
pour la Suisse



## Cargo 1/2017



8

Conteneurs pour la Suisse: Ports rhénans suisses



30

Le bar portuaire, projet d'une vie:  
Caroline Rouine



ClimatePartner<sup>o</sup>  
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004

- 4 L'histoire du Rhin, voie navigable  
**Tout par le fleuve**
- 7 Entretien avec Stefan Dingerkus  
**«L'efficience exige la coopération»**
- 8 Gateway Basel Nord  
**Capitale logistique de la Suisse**
- 15 Projet à Weil am Rhein (D)  
**La région des Trois Frontières**
- 16 Enquête  
**À propos du Gateway Basel Nord**
- 18 Entretien avec le CEO  
**Thomas Knopf, Ultra-Brag**
- 22 Reportage  
**Bogotá–Anvers–Bâle–Orbe**
- 26 Train de démonstration «5L»  
**L'avenir est en marche**
- 28 Nouveautés de la branche  
**Ballast**
- 29 L'objet  
**Contrôle de wagons par caméra**
- 30 Ma logistique  
**Caroline Rouine,  
bar portuaire Marina Basel**

### Impressum

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

**Tirage global:** 7000 exemplaires **Rédaction CFF Cargo:** Lea Meyer (direction), Tamara Ritter, Anouk Ilg, Miriam Wassmer **Rédaction Crafft:** Roy Spring (direction), Kristina Morf, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Stefan Boss  
**Projet, Conception et réalisation:** Crafft Kommunikation SA, Zurich **Traductions:** Traductor, Bâle **Lithographie et impression:** Neidhart + Schön SA, Zurich **Adresse de rédaction:** CFF Cargo «Rédaction Magazine logistique cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)

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

**Abonnement gratuit** sur [www.sbbcargo.com/fr/abonnement](http://www.sbbcargo.com/fr/abonnement)  
Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). Veuillez vous adresser à [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) pour tout changement d'adresse ou résiliation d'abonnement.

# Le temps des visions

**E**n tant que plateforme logistique de la Suisse, Bâle est d'une importance inestimable. Un bon quart du transbordement se fait par bateaux dans les ports rhénans. Les ports maritimes de Rotterdam, Anvers et Hambourg développent massivement leurs capacités. Les prévisions indiquent que d'ici à 2030, il faudra gérer plus de 600 000 TEU au coude du Rhin. Une tâche herculéenne!

**O**n a besoin de solutions courageuses. Dans le dossier (p. 8), nous examinons le projet Gateway Basel Nord (GBN). Là, sur un site en friche de la région des Trois Frontières, la construction d'un troisième bassin portuaire doit permettre de réaliser la vision d'un terminal de transbordement trimodal performant. Au mieux, ce dernier pourrait être mis en service dès 2019.

«L'avenir est dans la coopération accrue entre les acteurs de la logistique et du transport», souligne l'expert logistique Stefan Dingerkus lors d'une interview (p. 7). Dans l'entretien avec le CEO, Thomas Knopf, CEO du logisticien portuaire et maritime Ultra-Brag, et le patron de CFF Cargo, Nicolas Perrin, expliquent les stratégies qui permettront de maîtriser les flux de marchandises croissants (p. 18).

**A**u Moyen-Âge déjà, les gens rêvaient d'un trésor enfoui dans le Rhin. Ce mystère reste toujours aussi fascinant. Dans la rétrospective historique, vous pourrez lire comment le fleuve a évolué d'une artère vitale entourée de légendes en une voie navigable très fréquentée (p. 4).

Comment les marchandises de toutes sortes parviennent-elles donc en Suisse via les mers du globe? Notre reportage retrace le long voyage d'un grain de café vert de la Colombie jusqu'à l'usine Nestlé d'Orbe, où il est transformé en café soluble Nescafé (p. 22).

Je vous souhaite une agréable lecture.

Lea Meyer  
Responsable Communication

*lea.meyer@sbbcargo.com*



# Tout par le fleuve

Chez les Romains déjà, le fleuve était à la fois route commerciale et frontière. Au fil du temps, il est devenu l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde.

Texte: Stefan Boss

**L**e Rhin a plusieurs visages: pour les habitants de Surselva dans les Grisons, il est un fougueux torrent de montagne, pour une habitante de Schaffhouse, une masse d'eau bouillonnante qui chute de 23 m de haut, tandis qu'un habitant de Rotterdam l'associe à 40 km de quais et de terminaux à conteneurs. C'est pourquoi les géographes subdivisent ce fleuve de 1200 km de long en tronçons. La Suisse est traversée par le Rhin antérieur, postérieur et alpin.

Après le lac de Constance, il devient le Haut-Rhin et à Bâle, il a déjà des allures de grand fleuve – son lit n'est plus qu'à 250 m d'altitude. C'est là que commence le Rhin supérieur qui marque la frontière entre l'Allemagne et la France, avant de traverser le patrimoine mondial de l'UNESCO en tant que Rhin moyen, en passant devant la Lorelei. Il entre aux Pays-Bas en tant que Rhin inférieur et s'y sépare en plusieurs bras vers la mer du Nord. Et c'est à l'une des extrémités que se situe le grand port maritime de Rotterdam.

Le Rhin est l'une des voies navigables les plus fréquentées au monde. 300 millions de tonnes de fret sont acheminés chaque année sur le Rhin. Et ce, 24 heures sur 24: grâce au radar, le fleuve est praticable de nuit et par temps de brouillard, 365 jours par an. Pour le pays enclavé qu'est la Suisse, le Rhin garantit un libre accès à la mer.

Cet accès direct n'est pas à sous-estimer. Les bateaux de Suisse et d'autres pays riverains ne doivent payer aucune taxe sur le Rhin et jouissent de tous les droits de circulation. Deux accords internationaux en sont à l'ori-

gine: la Convention de Mayence de 1831 et l'Acte de Mannheim de 1868 (cf. chronologie). Ils ont conduit à la création de la Commission rhénane dont la Suisse est membre depuis 1920.

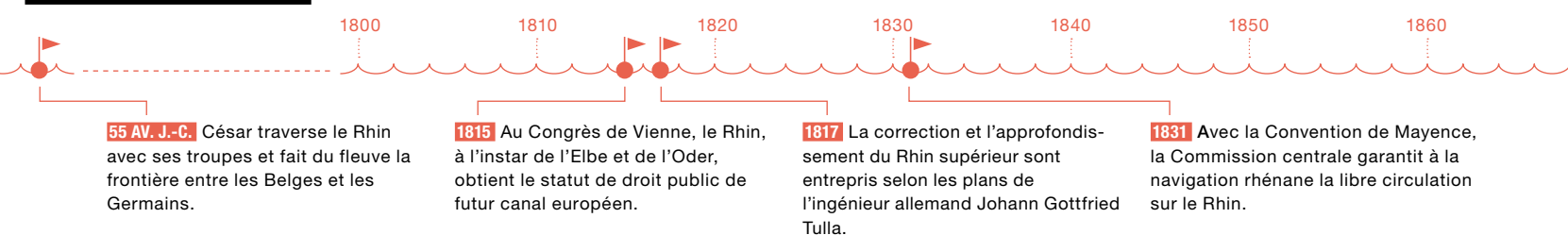
## Melting pot de cultures

Dans l'histoire mouvementée, le Rhin joue un rôle central. Sous les Romains déjà, il était une route commerciale importante. Ces derniers construisirent ports, canaux et barrages sur la partie supérieure pour améliorer la navigabilité. Après la chute de l'Empire romain, le commerce s'arrêta avant de reprendre sous les Carolingiens.

Après les Traités de Westphalie en 1648, qui ont mis fin à la guerre de Trente Ans, le commerce rhénan a connu un essor fulgurant. Avec des villes comme Bâle, Strasbourg, Mayence et Rotterdam, le Rhin est devenu l'une des régions d'Europe les plus densément peuplées. La Paix de Westphalie a apporté à la Confédération, dont Bâle faisait partie depuis 1501, l'indépendance vis-à-vis du Saint Empire romain germanique.

Pendant l'industrialisation au XIX<sup>e</sup> siècle, le Rhin est devenu une voie de transport importante pour le charbon. C'est d'ailleurs ce qui explique l'implantation de l'industrie chimique à Bâle en 1850. Le Rhin est ainsi devenu un symbole national au cours de ce même siècle. Les poètes allemands célébraient le «Père Rhin» comme un «fleuve allemand» depuis la nuit des temps. «Ils ne l'auront pas, le libre Rhin allemand», écrivait Nikolaus Becker dans sa chanson «Le Rhin allemand» en parlant >

## CHRONOLOGIE RHÉNANE: DE CÉSAR AU GATEWAY





1870

1880

1890

1900

1910

1920

1930

1940

**1904** Arrivée du premier remorqueur «Knipscher IX» et du chaland «Christina» à Bâle. La Suisse établit ainsi la connexion avec la navigation rhénane internationale.

**1917** Dans une expertise, l'ingénieur Rudolf Gelpke qualifie Bâle de centre commercial et de stockage le plus important pour la future navigation intérieure d'Europe centrale.

**1920** La Suisse devient membre de la Commission rhénane, dont le siège est à Strasbourg. Elle garantit la liberté et la gratuité de la navigation rhénane.

**1918** La Confédération décide la construction d'un port à Bâle-Petit-Huningue et d'un raccordement ferroviaire à la gare St. Johann par le canton de Bâle-Ville.



des Français. En France en revanche, le Rhin était considéré comme la frontière orientale naturelle. Le Rhin est resté sujet à controverse jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle. L'Alsace-Lorraine et la Rhénanie ont été alternativement revendiquées et occupées par l'Allemagne et la France. Ce n'est qu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale que la situation s'est stabilisée.

Aujourd'hui, le Rhin est devenu une voie commerciale à part entière. L'historien français Lucien Febvre a également voulu le présenter comme un melting pot de cultures dans son ouvrage standard «Le Rhin. Problèmes d'his-

↑

## Les épopées moyenâgeuses comme la Chanson des Nibelungen sont révolues depuis longtemps.

↓

toire et d'économie». La grande particularité du Rhin, écrivait-il, est sa capacité de relier et de rapprocher: «Même les passions nationales n'ont jamais pu détruire cette capacité.»

La pression concurrentielle est aujourd'hui énorme sur le Rhin. Les Ports rhénans suisses, créés en 2008 à partir des ports de Bâle-Ville et Bâle-Campagne (Muttenz et Birsfelden), ont une importance économique majeure pour ce pays enclavé. Un tiers des importations d'huile minérale arrive en Suisse par le Rhin. En 2015, pétrole et dérivés d'huiles minérales constituaient 48% des importations et exportations des Ports rhénans suisses, les denrées alimentaires et fourragères 13% et le fer et l'acier 8%.

### Le développement se poursuit

Les ports rhénans sont aussi indispensables pour le transbordement des conteneurs. Un quart des importations de conteneurs arrive en Suisse par le Rhin. Les navires ne mettent aujourd'hui plus que trois à quatre jours en moyenne pour rejoindre Bâle depuis Rotterdam ou Anvers. La quantité de conteneurs arrivant à Bâle a passé de 78 000 TEU en 2009 à 124 000 TEU en 2015. Un TEU correspond à un conteneur de vingt pieds, ou une caisse en acier de six mètres de long.

Le port de Rotterdam, troisième port maritime derrière Shanghai et Singapour, a de grands projets: il développe actuellement ses installations pour trois milliards d'euros. Une partie du fret supplémentaire qui arrivera en Europe atteindra aussi Bâle. Pour Hans-Peter Hadorn, directeur des Ports rhénans suisses, il est donc évident que Bâle a besoin d'un nouveau terminal à conteneurs trimodal pour garantir un transbordement efficace entre l'eau, le rail et la terre. «La navigation a besoin, au passage du Rhin navigable, le long du principal corridor de circulation des marchandises Rotterdam-Bâle-Gênes, d'une connexion efficace au réseau national d'importation et d'exportation», souligne-t-il.

Bâle n'est pas le premier port à vouloir construire un terminal trimodal. D'autres ports ont déjà investi dans des terminaux. Par exemple Duisbourg, plus grand port intérieur d'Europe, situé à l'embouchure de la Ruhr dans le Rhin. Il dispose aujourd'hui de huit terminaux à conteneurs, dont plusieurs sont trimodaux. Des ports plus petits, comme par exemple Nuremberg sur le canal Rhin-Main-Danube, ont également développé les capacités des terminaux ces dernières années.

Le développement du Rhin en tant que voie navigable se poursuit. Le temps des épopées moyenâgeuses comme la Chanson des Nibelungen, où l'on supposait que le Rhin recèle un énorme trésor, est révolu depuis longtemps. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le compositeur Richard Wagner avait dédié un opéra à ce trésor du Rhin: «L'Or du Rhin». Même s'il n'a jamais été trouvé, le Rhin a tout de même rapporté de l'or, grâce au commerce et à la collaboration au-delà des frontières. —

**2008** Les ports rhénans des cantons de Bâle-Campagne et Bâle-Ville sont regroupés pour former les Ports rhénans suisses.

**1952** Ouverture du canal Amsterdam-Rhin d'une longueur de 72 km, qui ne cessera d'être élargi entre 1965 et 1981.

**1968** Contrat entre la Suisse et la France sur le développement du Rhin entre Strasbourg et Neuburgweier.

**1986** Grand incendie chez Sandoz à la Schweizerhalle entraînant une hécatombe de poissons. La protection des eaux s'est nettement améliorée depuis.

**2015** Demande de subvention de Contargo, CFF Cargo et Hupac à l'Office fédéral des transports pour un terminal trimodal (projet Gateway Basel Nord).

# «L'efficacité exige la coopération»

Selon Stefan Dingerkus, l'augmentation du trafic dans les agglomérations est principalement liée à la forte hausse des petites expéditions. Il recommande donc une meilleure collaboration entre tous les acteurs.

Interview: Peter Krebs

## **Les prévisions annoncent toutes une augmentation des transports de marchandises. À quels niveaux en particulier?**

Il existe trois moteurs de croissance principaux. Le premier est l'e-business. Le commerce de détail, appelé Business to consumer, génère Services CEP (services courrier, express et paquets) à forte croissance, avec de petites livraisons assurées par des coursiers. L'augmentation du trafic qui en découle affecte surtout les villes et agglomérations. La deuxième cause est la logistique optimisée de nombreuses entreprises. Pour économiser les frais de stockage, elles livrent leurs dépôts locaux et filiales plus souvent. La diversité croissante des produits est aussi une source d'augmentation du transport.

## **Et troisièmement?**

Là, il s'agit d'un changement fondamental dans la production. À l'avenir, les articles de masse seront davantage fabriqués selon les désirs du client. Ce qui augmente fortement la diversité, mais pourrait aussi présenter l'avantage d'une réduction de l'obsolescence ou de l'altération rapide des biens. Jusqu'à la moitié des vêtements et chaussures fabriqués ne sont par exemple jamais vendus ou portés. Si ce gaspillage pouvait être réduit, la croissance du transport en serait aussi freinée. Il en va de même pour les forts taux de retours dans le commerce en ligne, qui sont absurdes dans une optique de durabilité.

## **Quel rôle le rail peut-il jouer?**

Malgré les courtes distances, nous avons un volume de fret ferroviaire relativement élevé en Suisse. Cela est lié à l'interdiction de circuler la nuit sur la route et à l'efficacité du rail. Dans les trafics international et intérieur, les concepts de trains complets fonctionnent bien, comme ceux

des ports maritimes vers Bâle. La NLFA et le corridor de 4 m auront certes une incidence favorable et positive sur l'axe nord-sud. Mais ils ne délestent pas les agglomérations. Alors, comment maîtriser ces marchandises? Je pense que pour les CFF, la chance se situe dans le segment CEP et la combinaison des trafics marchandises et voyageurs. En livrant les cargaisons dans les villes via des trains voyageurs avec des compartiments de fret spéciaux, on utilise l'infrastructure existante sans créneaux horaires supplémentaires.

↑  
«L'objectif est de transférer les marchandises sur le rail et de délester les agglomérations.»  
↓

## **Le transbordement dans les gares ne serait certainement pas simple.**

Je suis conscient que cela rallongerait éventuellement les temps d'arrêt. Mais si l'objectif est de transférer des marchandises sur le rail et de délester les agglomérations, il ne faudrait pas négliger de telles solutions. D'autant plus que la tendance est à des délais de livraison encore plus courts. Il faudrait étudier où installer des plateformes appropriées. Le transbordement pour la distribution capillaire pourrait éventuellement être déplacé dans une gare de banlieue, pour délester la gare centrale.

## **Vous soulignez l'importance des coopérations.**

L'avenir est dans la coopération accrue entre les acteurs de la logistique et du transport. Ce serait aussi une tâche pour les politiques que d'initier ce processus dans le but de trouver des solutions pour mieux exploiter l'infrastructure et préserver davantage l'environnement. Pour moi, plus d'efficacité n'est pas synonyme de plus de routes, mais de plus de coopération.

## **Que pensez-vous du projet Gateway Basel Nord?**

Le trafic combiné avec des trains complets au départ des zones industrielles et des ports est judicieux. La combinaison des trois moyens de transport rail – route – navigation est, elle aussi, importante. Reste cependant à savoir si le rail profitera de l'occasion pour atteindre ces hubs en Suisse plus rapidement et facilement, de façon à ce que seule la distribution capillaire soit encore assurée par camions. Le projet devrait dans tous les cas servir à renforcer la position du rail dans le trafic import/export. Sinon nous n'avons rien gagné en matière de délestage de l'infrastructure. J'y vois clairement des parallèles avec le projet de la NLFA. —



**Stefan Dingerkus (60 ans)** est depuis 2010 chargé de cours à la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW). Il y dirige le secteur de recherche Logistique intégrale à l'Institut du développement durable.





ULTRA BRAG

MAERSK LINE

MAERSK LINE

MSC

CONTARGO  
5.5WL  
40,000 KG



A large industrial port facility, likely a container terminal, with a prominent yellow gantry crane in the foreground. The background shows a city skyline under a cloudy sky. The text is overlaid on the right side of the image.

# Capitale logistique de la Suisse

Bâle veut confirmer son rôle de première plateforme de transbordement du pays. Et c'est précisément le but du Gateway Basel Nord, terminal trimodal pour le rail, la route et le Rhin.

*Texte: Pirmin Schilliger*

*Photos: David Küenzi*



**L**e projet du terminal de transbordement est déjà bien avancé. La planification est assurée par Gateway Basel Nord AG (GBN), créée à l'été 2015 par CFF Cargo, Hupac et Contargo comme instances responsables et partenaires. Le terminal est implanté sur une zone de l'ancienne gare de triage de la Deutsche Bahn, qui s'avère idéale comme site logistique. Elle est limitrophe de la zone portuaire au sud-ouest et se situe à peine à un kilomètre de la rive du Rhin. Elle s'étend entre la voie en remblai de la liaison Bâle-Karlsruhe, l'autoroute A2, la frontière allemande et la rivière Wiese. «Le site est idéal pour desservir de façon optimale le trafic fluvial, ferroviaire et routier», déclare Martin Haller, président du CA de GBN. Le terminal de

transbordement offre de nouvelles possibilités pour le traitement de la chaîne logistique entre les ports de la mer du Nord et la Suisse. Pour l'heure, le site de 137 000 m<sup>2</sup> est encore en friche, hormis l'installation douanière élargie provisoire (IDEP) créée par l'Office fédéral des routes (OFROU) en 2007. À titre de sage précaution, CFF Cargo avait acquis en 2003 ce terrain inutilisé depuis le début des années 90.

### Le plus grand défi

Un couple de pies survole le site où se côtoient bouleaux et buissons. Sans le bruit des voitures, camions et trains déferlant de toute part sur cette étendue déserte, on pourrait se croire dans un coin de nature idyllique. Au fil des dernières décennies, des plantes rares et des animaux à proté-

ger tels le papillon diurne ou la coronelle lisse ont envahi la zone. «Au vu de la biodiversité, la surface fait partie de l'inventaire national des prairies sèches», explique Beat Lampart, chef de projet du terminal GBN, lors de la visite du site. On distingue d'anciens sillons. Des herbes et buissons jaillissent entre les pierres et le ballast. Des rails rouillés et partiellement envahis rappellent le temps passé. Ce no man's land entre tracés frontalier et ferroviaire a acquis une valeur particulière. Il est le biotope et le corridor de circulation de divers animaux et plantes aimant la sécheresse – parfait pour la nature, mais complexe pour le projet. «Nous avons prévu une compensation écologique pour la flore et la faune affectées par le projet», précise B. Lampart. Le casse-tête à relever

Trois quarts des conteneurs arrivent en Suisse en train depuis la mer du Nord: vue sur le bassin portuaire 1.





par les responsables du projet a été de trouver des surfaces de remplacement disponibles, rares dans la région. La procédure en cours nous dira si le défi a été relevé et si les pelleteuses pourront se mettre au travail encore cette année.

B. Lampart dessine en l'air les contours de ce qu'on devrait bientôt trouver ici: cinq grues à portique, découpant l'horizon tels des arcs en acier, six voies de transbordement, bordées de quatre rangées de conteneurs empilés, flanquées du bassin portuaire, et aussi des emplacements pour les camions, des routes d'accès, des voies de raccordement, quelques bâtiments...

Et partout, une activité intense, dominée par les conteneurs circulant entre les navires, camions et trains.

L'exploitation future est déjà réalisable par simulation informatique. «Grâce à la longueur du bassin portuaire et des voies, la totalité du fret maritime peut être transbordée sur des trains internationaux de 750 m de long, et ce, sans triage supplémentaire», explique M. Haller. Aujourd'hui, les trains sont décomposés et reformés laborieusement, les voies des quais ne mesurant que 150 à 200 m de long.

### Délestage important

Les avantages économiques de la nouvelle installation sont importants: processus optimisés, gestion plus efficace des wagons, avantages en termes de volumes et de prix, gains de production, ponctualité et qualité. «La Suisse a besoin de ce terminal maintenant pour travailler à moindre coût et être compétitive. Le regroupement des volumes et la rapidité du traitement permettront de réduire nettement les coûts par cargaison», souligne Holger Bochow, directeur de Contargo.

Ce «pas de géant sur le site logistique de Bâle», esquissé par les porteurs du projet, pourrait bientôt devenir réalité. La mise à l'enquête étant terminée, la procédure d'approbation des plans pour la première tranche du terminal est à présent examinée par l'Office fédéral des transports, avec les prises de position des auto-

rités compétentes. «Au mieux, les travaux pourraient commencer courant 2017», précise B. Lampart. La première tranche du projet coûtera 73 millions de francs. La Confédération en financera au maximum 4/5 et GBN le reste – le montant des aides sera aussi fixé définitivement courant 2017. Pour l'instant, M. Haller et B. Lampart sont satisfaits de l'avancée du projet. «Nous n'avons certes pas passé de nuits blanches, mais de nombreuses journées de travail longues et particulièrement intenses», déclare B. Lampart. Si tout se passe comme prévu, le terminal pourrait être achevé en 2019: dans un premier temps, dans une variante bimodale pour le transbordement route/rail, avec une capacité annuelle de 140 000 TEU ou 93 300 conteneurs.\*

\* 1 conteneur correspond à 1,5 TEU  
1 TEU = Twenty-foot Equivalent Unit  
= 6,058 × 2,438 × 2,591 m<sup>3</sup>



«Nous prouverons que les objectifs sont réalistes»: les deux responsables du GBN, M. Haller (à dr.) et B. Lampart.

«Le site est idéal pour desservir le trafic fluvial, ferroviaire et routier.»

MARTIN HALLER,  
PRÉSIDENT DU CA DE GBN

La nouvelle installation promet un délestage important compte tenu du flux de marchandises sans cesse croissant sur les mers du globe. Les ports maritimes de Rotterdam, Anvers et Hambourg développent massivement leurs capacités. Des études prévoient un doublement du trafic de conteneurs entre la mer du Nord et les Ports rhénans suisses (SRH) dans les vingt prochaines années. L'infrastructure actuelle ne permettra plus de maîtriser la croissance du trafic maritime de conteneurs bien longtemps. La région de Bâle perd en outre des capacités de transbordement de l'ordre de 100 000 TEU. Les sites des terminaux Basel Wolf et du quai Ouest du bassin portuaire 1 devront être déplacés à moyen terme et ne seront ainsi plus disponibles pour le transbordement de conteneurs. Les besoins sont donc énormes au coude du Rhin. L'économie suisse échange aujourd'hui plus de 400 000 TEU de marchandises par an avec les ports maritimes dans le cadre du trafic combiné. Un quart du transbordement se fait par bateaux dans les ports rhénans. Trois quarts des conteneurs arrivent en Suisse en train depuis la mer du Nord. En 2030, les prévisions annoncent plus de 600 000 TEU au coude du Rhin, tous moyens de transport confondus.

### Terminal avec raccordement fluvial

Pour remplir pleinement sa fonction première, le nouveau «Gateway Basel Nord» doit être agrandi dans une seconde phase en un terminal trimodal avec un raccordement fluvial. Sa capacité de transbordement annuelle sera ainsi d'environ 400 000 TEU. Mais la pièce manquante du puzzle est le bassin portuaire 3 qui doit être réalisé par les SRH. Ce n'est pas un hasard si le chef de projet Florian Röthlingshöfer choisit de nous expliquer les plans et le stade du projet près du pont frontalier. C'est précisément ici, où s'arrête aujourd'hui le bassin portuaire 2, que débutera le bassin portuaire 3. Sa première partie passera sous le pont frontalier de l'autoroute en direction de l'est, pour se diriger ensuite presque à angle droit vers

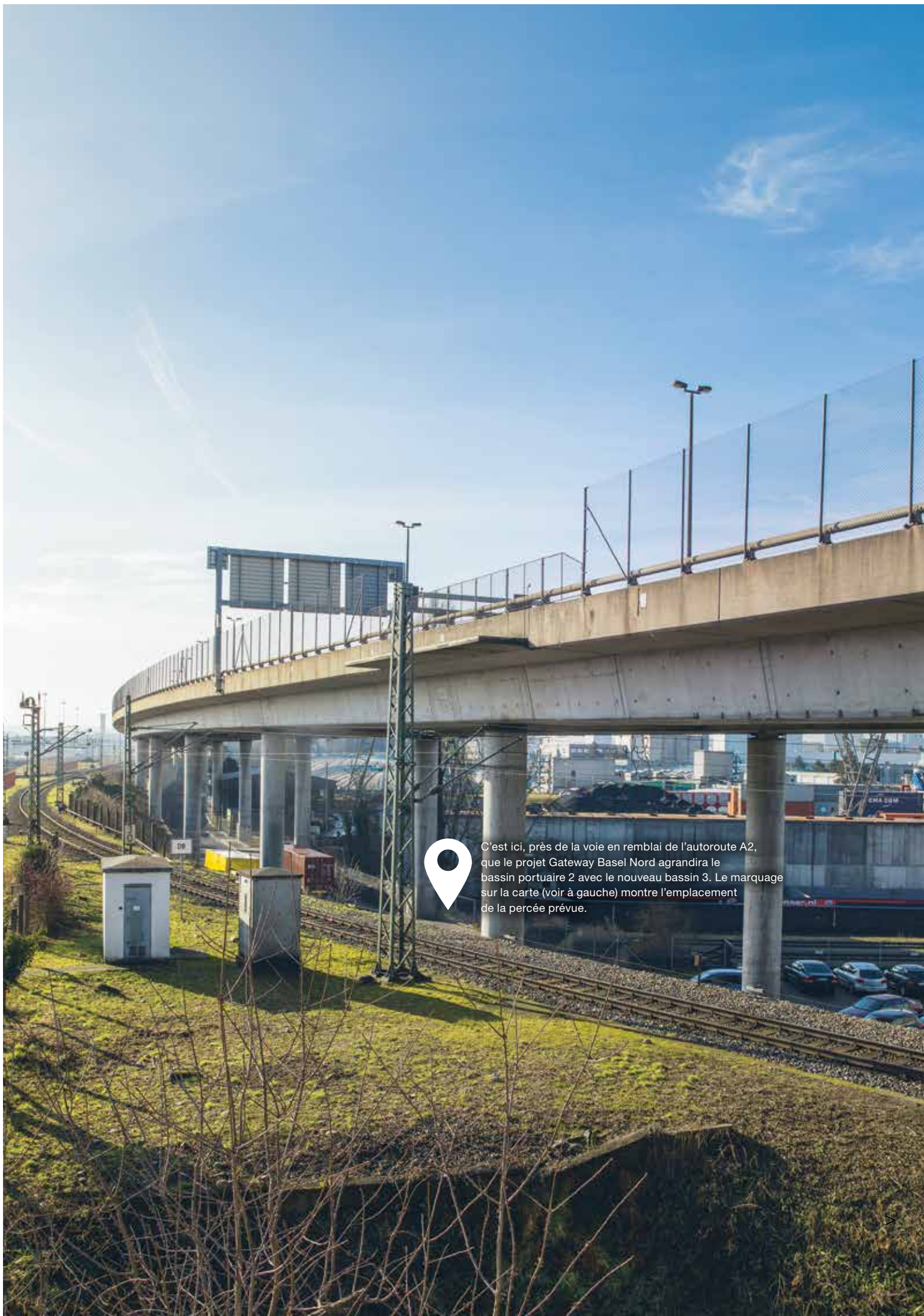
le sud et le nouveau terminal à conteneurs. «C'est le bord du mur du bassin portuaire Est qui constitue le point de jonction technique entre le bassin 3 et le terminal», précise F. Röthlingshöfer. Les deux quais sont bordés de grues, silos, halles de stockage – un paysage dominé par des bâtiments industriels, des routes et des voies ainsi que des mouvements logistiques. Les entreprises logistiques regroupées ici et plus au sud, près du bassin 1 – Beton AG, Contargo, Rhenus Contract, PortLogistics, Satram-Huiles, Swissterminal, Ultra-Brag – transbordent aussi bien des marchandises classiques (acier, métaux non ferreux, carburants, combustibles, céréales, etc.) que de plus en plus de conteneurs. C'est pour le compte des propriétaires fonciers Bâle-Ville et Bâle-Campagne que les SRH gèrent et développent les sites portuaires, s'occupent des infrastructures, coordonnent les processus à terre et sur >

«Nous n'avons pas passé de nuits blanches, mais beaucoup de journées longues et intenses.»

BEAT LAMPART,  
CHEF DE PROJET GBN







C'est ici, près de la voie en remblai de l'autoroute A2, que le projet Gateway Basel Nord agrandira le bassin portuaire 2 avec le nouveau bassin 3. Le marquage sur la carte (voir à gauche) montre l'emplacement de la percée prévue.





«Intérêts divers de l'économie  
logistique et portuaire»:  
le chef de projet GBN  
Florian Röthlingshöfer.

«Une frontière,  
deux États, un traité  
d'État,  
deux cantons –  
c'est un  
projet complexe,  
un marathon.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER,  
CHEF DE PROJET GBN

l'eau et veillent à ce que les conditions soient adaptées à la fois à l'économie portuaire et à la navigation, aujourd'hui et dans le futur.

Le bassin portuaire 3 sera aménagé sur une profondeur de 4 m. Tous les types de navires, d'une largeur standard de 11,45 m et de jusqu'à 185 m de long en formation à couple, pourront y naviguer. Le bassin de 330 m de long pourra donc en accueillir deux, qui peuvent être desservies par la grue moderne sur deux largeurs de navires. Au poste de mouillage ouest, une position d'attente est prévue pour les changements de navires rapides. Même les plus grands navires rhénans de jusqu'à 300 TEU – environ 200 camions ou trois trains de marchandises – peuvent y être déchargés rapidement. Un système moderne d'annonce des navires garantit des processus efficaces.

La réalisation du bassin portuaire 3 exige quelques mesures en matière de construction: sur la voie d'accès ferro-

viaire, la route frontalière et certaines conduites de service. Deux paires de piliers du pont de l'autoroute A2 surélevée devront céder la place à l'eau. Ils seront remplacés par une construction qui soutiendra aussi bien l'autoroute que le pont de la route frontalière.

Des négociations sont actuellement en cours avec la Deutsche Bahn et le canton de Bâle-Ville pour amener le projet à maturité. La Confédération financera au maximum la moitié des 110 millions de francs pour le bassin portuaire 3, conformément à la loi sur le transport de marchandises, et le reste sera financé par le canton de Bâle-Ville et les SRH. «Une frontière, deux États, un traité d'État, deux cantons, de nombreux intérêts de l'économie logistique et portuaire – il s'agit d'un projet complexe, d'un marathon», déclare F. Röthlingshöfer. Si tout se passe bien, les travaux d'excavation pourraient débuter en 2019 et le bassin portuaire 3 être inauguré d'ici à 2022. Pour que le projet global du Gateway Basel Nord soit complètement achevé, le nouveau terminal de transbordement devra aussi avoir été agrandi et bénéficier d'un raccordement fluvial d'ici là.

### Objectifs ambitieux

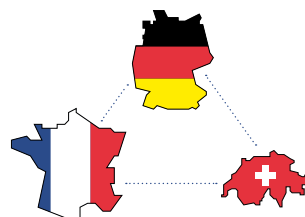
Une chose est sûre: avec la mise en service du terminal trimodal GBN, les conteneurs pour la Suisse seront regroupés sur le nouveau site, dans le port de Petit-Huningue. Pour un regroupement optimal des trafics, le GBN fonctionne comme une gare centrale pour des contenants grutables (conteneurs, caisses mobiles et remorques).

Avec ce projet de développement, les participants et donc CFF Cargo aussi se dirigent vers un moment historique. Depuis le tout début, les CFF sont actifs en tant qu'entreprise ferroviaire dans les ports rhénans. Depuis l'inauguration en 1911, ils ont vécu toutes les phases de développement et époques de transport, du charbon aux conteneurs, en passant par l'huile minérale. Aujourd'hui, CFF Cargo relie les gares portuaires avec 350 points de desserte pour le trafic de marchandises par wagons complets et huit terminaux



# La région des Trois Frontières

Une proposition suggère d'implanter le nouveau terminal à Weil am Rhein (D) au lieu de Bâle Nord. Est-ce réellement possible?



pour le transbordement de conteneurs dans toute la Suisse. La plateforme logistique de Bâle emploie env. 7700 personnes et transborde plus de 6 millions de tonnes de marchandises par an, soit 10 pour cent du volume de transport national, dont deux tiers acheminés par rail. CFF Cargo assure 90 pour cent des mouvements ferroviaires sur le site portuaire.

La part ferroviaire actuelle de seulement 10 pour cent pour le transbordement de conteneurs devrait passer à 50 pour cent avec le nouveau GBN pour le transport en aval en Suisse. «Des sceptiques prétendent que nos objectifs de transfert sont trop ambitieux», souligne B. Lampart. «Mais nous prouverons qu'ils sont réalistes.» Le GBN pourrait un jour délester la ville de Bâle d'environ 115 000 trajets en camion par an. Il bénéficie par ailleurs d'une excellente position stratégique. «Grâce à son emplacement et ses possibilités de transbordement, il est prédestiné pour traiter du trafic combiné supplémentaire sur le principal axe européen nord-sud.» Les trains de marchandises longs et lourds qui, après l'ouverture du tunnel du Ceneri, circuleront à partir de 2020 via le Gothard transformé en ligne de plaine alpine, pourront aussi être traités rapidement au Gateway Basel Nord. Le concept de gateway profite ainsi au transfert du trafic import, export et de transit de la route au rail. —

Plusieurs raisons s'opposent à un tel projet: Weil am Rhein (D) ne dispose que d'une infrastructure ferroviaire très limitée. Ce projet serait donc étroitement lié à la construction d'un nouvel accès autoroutier, dont la planification, la réalisation et le financement ne sont pas encore assurés. Les conteneurs seraient dans ce cas chargés du Rhin sur la route, puis acheminés par camion – ce qui est contraire aux souhaits politiques de la Suisse.

Sans parler des raisons stratégiques et économiques qui favorisent le transbordement des conteneurs si possible à l'intérieur des frontières nationales. Selon une étude actuelle\*, le GBN génère, durant la phase d'investissement (2019 à 2022), une plus-value brute unique de 149,1 millions de francs et 321 emplois dans les entreprises suisses. À cela s'ajoutent par an 89 millions de francs de plus-value brute et 578 emplois suite aux activités logistiques de l'exploitation courante à partir de 2030.

En tant que plateforme «one-stop» près de la frontière, le GBN permet aussi bien le dédouanement que le transbordement de conteneurs trimodal. Il n'existe pas d'autre site national présentant tous ces avantages. En amont du fleuve, les ponts de Bâle constituent un frein à la navigation des navires conteneurisés.

Il est clair que sans le GBN, le transbordement de conteneurs se déplacerait à l'étranger et de là, sur la route et non sur le rail. Encore plus de marchandises parviendraient alors en Suisse par camions. «Cela n'est pas une alternative pour la Suisse», déclare le chef de projet du GBN, Beat Lampart. «Le GBN est la dernière et unique possibilité de relier encore mieux les ports rhénans à la Suisse et à la mer», souligne Florian Röthlingshöfer. (PS)

\*L'étude «Importance économique du terminal trimodal Gateway Basel Nord» a été réalisée par BAK Basel Economics AG, pour le compte de Gateway Basel Nord AG et Port of Switzerland.

# «On sent la mer»

La Suisse a-t-elle besoin d'un nouveau terminal portuaire trimodal? Avis et appréciations d'experts à propos du Gateway Basel Nord (GBN).



**NILS PLANZER**  
CEO Planzer  
Transport SA

«Pour nous, les développements tels que le GBN sont essentiels, car dans notre monde globalisé, la capacité d'interfaces avec différents partenaires commerciaux est vitale. Une mobilité à orientation durable est absolument indispensable pour rester compétitif à l'avenir aussi. En tant que pays enclavé, il est stratégiquement capital de posséder une structure de terminaux efficace. En tant que SA familiale, Planzer investit sur des générations et mise depuis des décennies sur un modal split route/rail raisonnable. Nous soutenons l'investissement GBN et essayons d'y contribuer, afin que les marchandises de nos clients puissent, à l'avenir aussi, circuler de manière efficace et la Suisse avancer.»



**Prof. Dr. WOLFGANG STÖLZLE**  
Université de St-Gall\*

«En Suisse, la prospérité dépend fortement d'un commerce extérieur performant.» Avec la complexité topographique, cela signifie que les flux de marchandises doivent utiliser le moyen de transport approprié, de la façon la plus efficace possible. Et c'est là qu'intervient le GBN: la connexion idéale entre l'eau, le rail et la route en un hot spot logistique suisse, ainsi qu'une technologie de transbordement moderne constituent la base de la productivité des trafics de marchandises à l'import/export et dans le transit. Et parce que les marchandises ne peuvent pas voter: la réalisation du GBN permettrait aussi une modernisation de l'infrastructure de transport et donnerait un signal positif en faveur du site logistique qu'est la Suisse. Les politiciens devraient en être conscients.»

\*Professeur titulaire de la chaire de gestion logistique

«En Suisse, la prospérité dépend fortement d'un commerce extérieur performant.»

WOLFGANG STÖLZLE



**ANITA FETZ**  
Conseillère aux États (PS) Bâle-Ville

«Beaucoup de gens ne savent pas que Bâle est reliée à la mer du Nord. Alors qu'on sent déjà presque la mer chez nous! Le port est l'un de mes endroits préférés et il offre une dimension mondiale à ma ville. À Bâle, nous le soutenons de notre mieux. Et ce, aussi dans l'intérêt de toute la Suisse: un tiers des importations suisses d'huiles minérales et un quart des importations et exportations en conteneurs sont traités ici. Au final, un huitième des marchandises arrivent dans le pays via le port de Bâle. Le trafic conteneurisé via le Rhin augmentera: ceux qui ont vu le développement du port de Rotterdam en ont une idée.»





**ERIC MALITZKE**  
CEO Fiege Logistiques (Suisse) SA

«Les infrastructures de grande envergure ne se construisent pas sur demande. Les délais de réalisation de 10 à 20 ans et les durées de vie espérées de plusieurs décennies nécessitent toujours une longue préparation. Une liaison efficace avec l'arrière-pays des grands ports de la mer du Nord vers la Suisse et les régions avoisinantes requiert, à l'avenir, une infrastructure portuaire trimodale et performante. Des projets innovants, clairvoyants et durables tels que le GBN, le développement du corridor de 4 m ou le Cargo Sous Terrain sont des conditions préalables aux solutions logistiques du futur.»



**CHRISTOPH BRUTSCHIN**  
Conseiller d'État (PS)\*

«Pour moi en tant que ministre de l'économie du canton de Bâle-Ville, le GBN est d'une importance capitale pour la région bâloise et toute la Suisse. Il nous faut une plateforme nationale de trafic conteneurisé pour garder la souveraineté sur les flux de transport. La région logistique bâloise, située sur le plus important corridor européen de trafic de marchandises, de Rotterdam à Gênes, est en concurrence avec les ports intérieurs du Rhin et les terminaux étrangers. Le bassin portuaire 3 est donc indispensable pour renforcer la navigation rhénane et les Ports rhénans suisses. Notre région, mais aussi toute la Suisse profitera d'une gare centrale de marchandises qui regroupera les conteneurs pour les transférer du bateau au train.»

\* Directeur du département pour l'économie, les affaires sociales et l'environnement du canton de Bâle-Ville



**MICHAIL STAHLHUT**  
CEO SBB Cargo International AG

«Le GBN offre une chance historique de garantir au marché Suisse une connexion très efficace avec le réseau maritime dans le trafic combiné. Grâce à une augmentation significative des capacités du terminal par rapport aux installations de transbordement traditionnelles, les énormes avantages en matière de coûts unitaires, propres au chemin de fer, pourraient enfin être davantage mis en avant en Suisse. Nous sommes dans tous les cas prêts à rattacher les ports de la mer du Nord de Rotterdam, Anvers et Hambourg au trafic intérieur suisse par le rail. Le Gateway Basel Nord nous le permettrait et renforcerait aussi et surtout durablement notre place économique. Bien entendu, les conditions doivent être propices. Ce sont précisément nos clients transitaires germaniques qui attendent, grâce au Gateway Basel Nord, des offres qui amélioreraient le niveau commercial actuel.»



**LUCIA LAUENER-ZWYER**  
Directrice Initiative des Alpes

«L'Initiative des Alpes salue tout effort visant à transférer les marchandises de la route au rail. Le projet Gateway Basel Nord peut donc fortement y contribuer puisqu'il renforce la chaîne de transport bateau/train. Celle-ci doit bénéficier d'une priorité absolue dans le projet trimodal. Le GBN offre la chance de rendre le trafic de marchandises transalpin plus respectueux de l'homme et de l'environnement. Mais l'infrastructure à elle seule ne suffit pas. Le transport routier n'est toujours pas assez cher et nous devons nous demander quelles marchandises faut-il réellement transporter sur des distances de plus en plus grandes?»



**BETTINA RESCH**  
Transport Operations Manager, Ikea Supply AG

«Le GBN est une étape importante pour faire progresser les solutions intermodales sur le marché du transport international. Ce projet nous permet en outre de combiner de façon optimale les différents moyens de transport et d'en exploiter le potentiel global. Aujourd'hui déjà, Ikea a intégré des solutions intermodales dans la chaîne de transport globale et nous y attacherons une grande importance à l'avenir aussi. Nous nous intéressons donc beaucoup aux développements dans ce domaine.»

«L'économie ne peut pas exister sans la logistique»:  
Thomas Knopf (à dr.) et Nicolas Perrin devant le siège  
d'Ultra-Brag.





# «L'époque de l'affrontement est révolue»

Quelle est l'importance de Bâle en tant que plateforme logistique du futur?  
Entretien entre Thomas Knopf, CEO d'Ultra-Brag, logisticien maritime et portuaire de Bâle-Campagne, et Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo.

Interview: Roy Spring  
Photos: Daniel Winkler

**M. Knopf, en tant que natif de Bâle, vous êtes certainement fier du FCB.**

**THOMAS KNOPF:** Bien entendu, je suis un grand fan du FCB! J'ai ma carte saisonnière et j'assiste régulièrement aux matches. Le récent transbordement dans le plus grand secret du bus de l'équipe dans le port a été un grand événement professionnel. Celui-ci a ensuite été officiellement inauguré sur un radeau sur le Rhin. À l'instar du club, nous devons aussi relever des défis quotidiens, pour rester «best of the class».

**M. Perrin, qu'est-ce qui vous lie à Bâle?**

**NICOLAS PERRIN:** J'ai eu mon premier emploi dans le Nord-Ouest de la Suisse. Je m'entraînais alors dans une association de sports nautiques et sillonnais les cours d'eau en bateau. C'est ainsi que j'ai appris à connaître et à aimer le Rhin. Je connais quasiment chaque courant!

**CFF Cargo et Ultra-Brag collaborent depuis très longtemps. Quels sont vos points communs?**

**T. KNOPF:** Toutes nos installations sont trimodales, donc avec un raccordement ferroviaire. En tant que leader dans les

ports rhénans, nous transbordons environ un million de tonnes de marchandises par an – céréales, fourrage, fret lourd et vrac, conteneurs. Le transport ferroviaire en amont et en aval joue un rôle central pour nous. Nous avons des projets clients communs dans le cadre desquels nous traitons le transbordement dans la navigation intérieure et poursuivons le transport par rail, par exemple d'Allemagne du Nord vers l'Italie et vice-versa.

**N. PERRIN:** Les ports rhénans jouent également un rôle important pour nous. Presque 10 pour cent du volume intérieur y sont générés. On parle toujours de conteneurs, mais les transbordements traditionnels et les marchandises en vrac (céréales, acier ou huile minérale) y représentent toujours une part importante. Nous devons aussi rester innovants dans ce domaine.

**Comment évaluez-vous la branche logistique en Suisse?**

**T. KNOPF:** Nous subissons toujours une forte pression sur les prix. Nous devons en outre faire face à des changements de volumes, des flux de trafic modifiés et de nouvelles provenances. L'industrie du papier suisse pour laquelle nous transbor-

dions autrefois d'importants volumes de cellulose a plus ou moins disparu. L'industrie sidérurgique est, elle aussi, en régression, il n'existe plus que deux grandes aciéries en Suisse. Ce changement est très rapide, et nous devons donc rester aussi flexibles que possible pour pouvoir réagir de suite aux nouvelles situations.

**N. PERRIN:** Les marges sont extrêmement faibles. Un problème qui est renforcé par la force du franc suisse. Nous manquons de plus en plus d'air. Mais je reste optimiste, car au final l'économie ne peut pas exister sans la logistique. Un pays sans une forte logistique locale rencontrera des problèmes à long terme.

**La désindustrialisation de la Suisse influence-t-elle les flux de marchandises?**

**N. PERRIN:** Les répercussions sont complexes. La Suisse produisant de moins en moins et important de plus en plus, les processus changent. À l'inverse, le transport accru de recyclage entraîne par exemple plus de volume à l'exportation, les acheteurs de verre usagé et de vieux papier se trouvant principalement à l'étranger. Nous devons globalement faire face à une nouvelle organisation des flux de marchandises. >

**T. KNOFF:** Nous avons tendance à penser que la disparité entre import et export va augmenter, ce qui aura une incidence négative sur la structure des coûts. À cela s'ajoute notre immobilisme: depuis 2007, nous avons investi plus de 110 millions de francs dans l'infrastructure. Un silo par exemple est conçu pour durer 50 ans; notre modèle d'affaires doit donc être axé sur le long terme. Mais plus le contexte de marché évolue rapidement, plus il sera difficile d'investir. Cela signifie que nous devons à l'avenir prévoir nos infrastructures de telle sorte que nous puissions les adapter au mieux aux conditions sans cesse changeantes. Ce sont ceux qui maîtrisent le mieux cet exercice de haute voltige qui ont les meilleures cartes en main.

↑

**«Nous ne devons pas compromettre notre avenir et garder toutes les opportunités ouvertes.»**

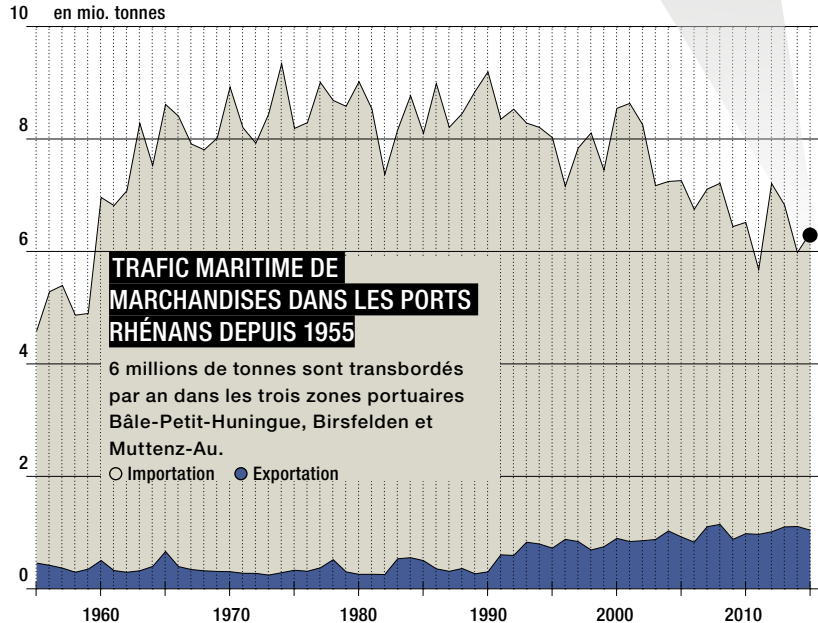
THOMAS KNOFF

↓

#### Quelles stratégies sont fructueuses?

**T. KNOFF:** La numérisation offre des opportunités uniques d'exploiter les capacités de façon plus efficiente. Exemple: plus d'un tiers des conteneurs atteignant ou quittant les Ports rhénans suisses est aujourd'hui vide. Il y a donc là un grand potentiel d'optimisation. Nous devons par ailleurs penser plus aux partenariats pour pouvoir utiliser nos moyens encore plus efficacement.

**N. PERRIN:** Il n'y a pas si longtemps encore, chacun essayait dans la logistique d'arriver en tête et de damer le pion à tous les autres. Mais on observe un changement à ce niveau: on cherche aujourd'hui plutôt à développer un concept commun à niveau égal. Ce n'est plus une lutte pour le leadership, mais plutôt pour trouver les meilleures solutions pour nos clients.



**T. KNOFF:** L'époque de l'affrontement est définitivement révolue. Nous avons aujourd'hui besoin de concepts transparents et partenariaux avec une structure de coûts globale rentable pour chacun.

*Avec ses 83,6 m, le silo à céréales d'Ultra-Brag est le troisième bâtiment le plus haut de la ville, une sorte de symbole. Bâle sera-t-elle à la hauteur de sa réputation de site logistique?*

**T. KNOFF:** Après la tour Roche (178 m) et la Tour de la Foire (105 m), notre silo reste le bâtiment industriel le plus haut de Bâle. La branche du transport et de la logistique est un secteur clé du canton de Bâle-Ville sur lequel se focalise le gouvernement cantonal. Le dilemme, c'est toutefois la divergence, sur un espace limité, entre les intérêts de l'activité industrielle et commerciale et de l'habitat.

Le quai Ouest serait par exemple une bonne surface logistique, mais les contrats de superficie expirent en 2029. Personne ne sait quelle sera la suite, et dans ces conditions, personne n'est prêt à y investir.

**N. PERRIN:** En Suisse, c'est certainement Bâle qui a le plus d'affinité avec la logistique. Mais la ville est aussi soumise à une

forte urbanisation. Wolf, Dreispitz – de nouveaux quartiers sont prévus partout. La logistique a besoin de beaucoup d'espace et la Suisse n'en a plus beaucoup. Il faut donc exploiter davantage les sites existants. En définissant clairement les surfaces logistiques et en les exploitant de façon optimale, nous aurons la garantie de planification requise et pourrons investir à long terme. Les CFF se sont donc entendus avec les deux Bâle sur l'utilisation future des surfaces logistiques, dans le cadre de perspectives globales.

**T. KNOFF:** C'est une question de philosophie: soit l'on mise sur des infrastructures aussi importantes que possible, soit on mène une réflexion plus décentralisée et on considère la logistique comme un réseau mondial au sein duquel les marchandises circulent au quotidien. Lorsque j'envoie un e-mail, il ne passe pas toujours par les mêmes serveurs, mais recherche à chaque fois la connexion idéale sur Internet. Qui sait, peut-être en sera-t-il un jour de même pour les flux de marchandises.

*Des navires de 135 m de long, des trains de 750 m – les dimensions ne cessent de*

## ULTRA-BRAG

Le cœur de métier d'Ultra-Brag AG, implantée à Muttenz, est le transbordement, le stockage et le transport maritime de marchandises de toutes sortes. L'entreprise créée en 1925 travaille avec des installations des plus modernes sur trois sites des Ports rhénans suisses. Ultra-Brag exploite aussi une ligne conteneurisée avec Danser et Haeger & Schmidt sur le Rhin supérieur, qui dessert deux fois par semaine les terminaux d'Auhafen, Birsfelden, Bâle, Weil am Rhein, Ottmarsheim, Neuf-Brisach, Strasbourg et Kehl. L'entreprise emploie env. 150 collaborateurs.

### *s'accroître. Qu'est-ce que cela signifie pour la logistique?*

**N. PERRIN:** Le problème, c'est que nous travaillons aujourd'hui principalement sur des installations anciennes. Elles ont été construites à l'époque dans une dimension qui n'est aujourd'hui souvent plus adaptée aux unités courantes. On doit donc se demander si on peut vraiment adapter les structures existantes aux conditions actuelles, ou s'il ne serait pas plus simple d'investir dans de toutes nouvelles structures.

**T. KNOPF:** Nous ne devons toutefois pas compromettre notre avenir et garder toutes les opportunités ouvertes. Souvent, nous ne résonnons qu'à l'échelle suisse. Alors que nous pouvons, spécialement ici dans la région des Trois Frontières, regarder au-delà des frontières, et nous concevoir comme une grande région en incluant le pays de Bade et l'Alsace.

### *Quelle est l'importance de Bâle en tant que plateforme logistique du futur?*

**N. PERRIN:** Bâle occupe une place centrale sur l'axe nord-sud du corridor transeuropéen et sera toujours au cœur des flux de marchandises en tant que «porte d'entrée

de la Suisse». Les ports méditerranéens continueront certes de se développer, mais les volumes y sont faibles comparés aux ports ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers). Bâle est certainement le meilleur endroit dans les décennies à venir pour miser sur de nouvelles infrastructures logistiques.

**T. KNOPF:** Les ports nordiques resteront toujours importants, malgré la revue à la baisse des chiffres de croissance euphoriques d'il y a dix ans. On note en outre un déplacement vers l'Europe de l'Est, ce qui signifie des trajets plus courts et une plus

↑  
«Le problème, c'est que nous travaillons aujourd'hui surtout sur des installations anciennes.»  
↓

NICOLAS PERRIN

grande fiabilité. Reste aussi à voir l'évolution de l'e-commerce lorsque des volumes importants de marchandises transiteront par d'énormes centres de distribution en Europe. Sans oublier l'incidence de l'impression 3D, lorsque la chaussure de sport pourra être produite directement sur place et non pas quelque part en Chine.

### *Comment garantir les 22 000 emplois logistiques dans le Nord-Ouest de la Suisse?*

**N. PERRIN:** Nous nous battons pour garder un site fort. Certes, il existe des branches qui génèrent plus d'emplois par surface, mais on oublie souvent que la logistique est précisément l'une des conditions fondamentales pour que l'économie d'un pays fonctionne avec succès. Le développement de la logistique a toujours plus ou moins suivi celui du produit intérieur brut. Si nous n'existions pas, les autres ne pourraient pas fonctionner.

**T. KNOPF:** Nous devons rester compétitifs au niveau international. Il s'agit d'attirer

suffisamment de jeunes dans notre branche et les former pour qu'ils soient à la pointe. Avec notre standard élevé, la Suisse est absolument compétitive au niveau international.

### *Ultra-Brag possède six locs de manœuvre et a développé avec un constructeur bulgare une loc qui est distribuée en Suisse. Est-ce l'annonce d'une lutte avec CFF Cargo?*

**N. PERRIN:** Investir de la sorte signifie qu'on croit au chemin de fer! Il est réjouissant qu'Ultra-Brag mise sur le rail. Pour moi, la concurrence est positive: si l'on peut la supporter, le partenariat n'en est que meilleur.

**T. KNOPF:** Pour nous, logisticien portuaire, le transbordement ferroviaire joue un rôle important. Les prestations de triage doivent être les plus flexibles et efficaces possible. En tant que Bâlois, j'ai une approche sportive, comme au foot. —

**Thomas Knopf**, 50 ans, est CEO d'Ultra-Brag depuis 2016. Il a étudié l'économie à l'université de Bâle. Il était auparavant CEO de Fiege Suisse. Il y était responsable de la conduite stratégique et opérationnelle des unités d'affaires Suisse, Autriche et Allemagne du Sud, ainsi que du groupe de pays Far East. Dans la région, Thomas Knopf est membre du comité directeur de la chambre de commerce des deux Bâle, du conseil d'administration d'EuroAirport Basel et président de Spedlogswiss Nord-Ouest de la Suisse.

**Nicolas Perrin**, 57 ans est CEO de CFF Cargo depuis 2007. Cet ingénieur civil diplômé EPF travaille pour les CFF depuis 1987. Il a été entre autres collaborateur personnel du président de la direction générale des CFF et délégué adjoint pour Rail 2000. Arrivé chez CFF Cargo en 1999, il a dirigé la production puis dès début 2007, le secteur d'activité International.



Les collines verdoyantes autour de la capitale colombienne Bogotá offrent des conditions idéales pour la culture du café.





# Bogotá–Anvers– Bâle–Orbe

Avant d'arriver en rayon chez Coop, le Nescafé parcourt le globe, sur l'eau, le rail et la route.  
Carnet de voyage de Colombie jusqu'en Suisse.

*Texte: Robert Wildi*

À environ 300 km à l'ouest de la capitale Bogotá, dans les Andes colombiennes dominées par de belles collines, se trouve le royaume des cueilleurs de café. «Eje Cafetero» (axe du café), tel est le nom donné par les autochtones à cette région fertile, souvent désignée comme la plus belle du pays. Entre octobre et avril, l'activité est intense dans les plantations. C'est alors la période de récolte des cerises de café, qui poussent ici à foison. 12 millions de sacs de 60 kg sont remplis chaque année en Colombie. 566 000 caféiculteurs et cueilleurs gagnent leur vie dans ces innombrables fermes; pas moins de deux millions et demi de Colombiens dépendent de l'économie du café.

Cette réalité économique n'est toutefois possible que parce que des millions de gens dans le monde entier consomment quotidiennement du café, sans regarder à la dépense. Avant que le grain récolté à partir de la cerise de café n'arrive dans la tasse, il doit franchir un long parcours, jalonné de maints défis logistiques. Celui-ci le conduit de la branche du caféier jusqu'aux rayonnages, en passant par des routes, des océans, des voies ferrées et encore par des routes. >





Prêt pour le grand voyage: chargement à Carthagène, principal port conteneurisé de Colombie, sur la côte caribéenne.

Prenons l'exemple de Nescafé pour retracer ce grand voyage. Pour la production de café en Suisse romande, la majorité de la matière première vient du Brésil, du Vietnam et bien entendu de Colombie. Il s'agit en fait principalement de café vert non torréfié. La première étape du voyage conduit ce dernier à 900 km vers le nord en direction de Carthagène, principal port conteneurisé de Colombie, sur la côte caribéenne. Ce transport est effectué en camions, sur des routes qui n'ont rien en commun avec nos routes bitumées. Une fois au port, les sacs de grains sont transbordés dans d'énormes conteneurs, empilés sur de gigantesques navires cargo. Outre le café, le pétrole et le platine sont les principaux biens d'exportation de la Colombie à naviguer au départ de Carthagène vers les grands ports du globe.

#### Tests de qualité à Anvers

Les conteneurs de café destinés à Nescafé sont transportés directement jusqu'à Anvers, via la mer des Caraïbes et l'océan Atlantique. La traversée dure trois à quatre semaines. La ville portuaire belge dispose de gigantesques entrepôts transitoires où les sacs de grains font une petite pause avant de poursuivre leur route. Et ce, pour

une bonne raison, car Nescafé y vérifie méticuleusement leur qualité. Des échantillons sont envoyés directement d'Anvers à l'usine Nescafé à Orbe (VD). «La qualité des grains doit avoir été testée et déclarée bonne par nos ingénieurs en technologie alimentaire pour que le café puisse être chargé sur le rail à Anvers», explique Urs Wagenbach, responsable Transports internationaux Import/Export de Nescafé Suisse.

⊥  
**Outre le café, le pétrole  
 et le platine sont les  
 principaux biens d'exportation  
 de la Colombie.**  
 ⊥

Nestlé exploite sur place sa propre flotte de 25 wagons silos portant le logo Nescafé. Ce sont d'anciens wagons de céréales spécialement transformés pour le transport du café, chacun disposant de trois cellules d'une capacité maximale de 22 tonnes de grains. Ils sont acheminés par CFF Cargo dans le trafic classique par wagons complets isolés.

#### Réduction des grains en poudre

Nestlé s'est clairement engagée en faveur d'un transfert accru du trafic de marchandises sur le rail. Dans le cadre de son engagement environnemental, l'entreprise s'est fixé pour objectif de diminuer de moitié les émissions de CO<sub>2</sub> de ses installations de production de 2010 à 2020. Nestlé veut aussi montrer l'exemple dans le transport de ses produits et matières premières. Depuis 2015, un train direct avec au moins un wagon Nescafé quitte ainsi chaque soir Anvers pour Bâle. De là, la cargaison de café est redirigée vers la gare de triage de Denges (VD), d'où elle entame ensuite son voyage jusqu'au terminal à conteneurs de Chavornay (VD). Là, CFF Cargo remet les wagons Nescafé à l'entreprise de transport locale Travys. Elle coordonne les manœuvres de triage pour les derniers kilomètres en train jusqu'à l'usine Nescafé à Orbe.

Au final, les grains de café bruts ont effectué un voyage autour du monde de 10 000 km. «Au moins sept et au plus douze wagons de café vert arrivent à notre usine d'Orbe chaque semaine, ce qui représente un poids de grains de 500 à 800 tonnes, que nous transformons ici en produits de café consommables», déclare U. Wagenbach.

Il s'agit à présent de rendre les grains conservables. Dans les énormes fours de torréfaction de l'usine Nescafé, jusqu'à 800 arômes différents sont amenés à se développer pleinement sous une chaleur de 200 degrés. Durant la torréfaction, les grains restent constamment en mouvement et passent de leur couleur verte à une couleur brun foncé. Leur poids diminue également de 15 à 20 pour cent, tandis que leur volume peut aller jusqu'à doubler. Toujours à Orbe, les grains torréfiés sont ensuite moulus et réduits en poudre, puis mis dans des flacons en verre ou des sachets recharge de 50, 100 et 200 g pour la vente.

### Prêts pour la suite du voyage

Il est à présent temps de reprendre la route, et d'entreprendre souvent un autre voyage autour du globe. Plus de 95 pour cent du volume total de café vert transformé chez Nescafé à Orbe sont destinés à l'exportation et quittent donc à nouveau la Suisse. «Nous envoyons notre poudre

de café quasiment dans le monde entier. Les principaux marchés sont le Moyen-Orient, et pour l'Europe, la Suède, la Norvège, l'Allemagne et la France», explique Urs Wagenbach. Les 5 pour cent restants, destinés à la consommation en Suisse, sont envoyés par wagons-navettes d'une capacité de 38 palettes à l'entrepôt central de Nestlé à Spreitenbach (AG).

«De là, le café est ensuite acheminé exclusivement par la route jusqu'aux magasins», poursuit Urs Wagenbach. D'une valeur de presque 15 milliards de francs suisses, Nescafé est la marque la plus valorisée de Suisse. Et tous les détaillants veulent pouvoir disposer de ses produits, à l'instar du groupe Coop, l'un de ses principaux clients. C'est en camion que les différentes sortes de Nescafé – de l'arabica aux mélanges exclusifs, en passant par le robusta – sont transportées de Spreitenbach à la centrale de distribution Coop à Wangen bei Olten, puis vers les rayons des magasins.

Un à deux mois se sont écoulés depuis que le grain de café vert a été cueilli à «Eje

Cafetero» et a rejoint des millions de congénères dans un sac de jute. Après son long périple et diverses métamorphoses, il disparaît à présent, dissous dans de l'eau chaude, dans la bouche d'un buveur de café suisse qui démarre ainsi sa journée.

«Á la bogadera» s'écrient tôt le matin les cueilleurs de café colombiens qui travaillent dur. C'est l'expression espagnole qui signifie «pause petit-déjeuner». —



Arrivée en Suisse: contrôle de qualité, chargement sur le rail et logistique à l'usine Nestlé d'Orbe.





# L'avenir est en marche

Mi-2017, CFF Cargo démarrera une phase test destinée à donner des ailes au trafic de marchandises du futur. 16 wagons «5L» de nouvelle génération le rendront plus silencieux, léger et performant.

Texte: Peter Krebs, illustration: Pia Bublies

Le «wagon du futur» est en marche: à partir de mi-2017, CFF Cargo mettra en service 16 wagons innovants en Suisse et plus tard en Europe. Ce sont leurs caractéristiques qui donnent au projet le nom train «5L»: «Leise» (silencieux), «Leicht» (léger), «Laufstark» (performant), «Logistikfähig» (adapté aux exigences logistiques) et «Life-Cycle-Cost-orientiert» (orienté sur le coût du cycle de vie).

Pour la phase test de quatre ans, le centre d'entretien de Muttenz a équipé des wagons avec de nouveaux composants qui apportent maintes améliorations. Les disques de freins et les essieux à réglage radial sur les bogies rendent les véhicules silencieux et plus résistants à l'usure. Les attelages automatiques constituent une nouvelle étape vers l'automatisation, que CFF Cargo fait également progresser avec d'autres techniques intelligentes (technique de pesée ou géolocalisation). Le train «5L» peut être équipé de diverses structures, selon les besoins du client. Le wagon ci-contre comprend un conteneur réfrigéré pour le transport de denrées alimentaires.

Le train «5L» est une réalisation européenne inédite: il a été construit en collaboration avec le cercle d'innovation technique du trafic ferro-viaire de marchandises et de nombreux partenaires industriels. Outre les riverains, les clients en profiteront aussi parce qu'ils pourront compter sur des solutions flexibles.

**Mi-2017** – 16 wagons regroupés en trains «5L» seront, dans un premier temps, mis en service en Suisse.

**Mi-2018** – Les wagons seront également en service régulier à l'international. Durant la phase test de quatre ans, ils parcourront 400 000 km.

**2021** – Fin de la phase test. Celle-ci sert également à comparer les composants de différents fabricants. Il est à présent temps de faire le bilan et de mettre en œuvre les meilleures solutions.



## 1. SILENCIEUX

Le train «5L» a pour but d'être presque aussi silencieux qu'un train de voyageurs. Les disques de freins et les essieux insonorisés réduisent nettement le bruit. Pour le plus grand bonheur des riverains.



## 2. LÉGER

Le wagon du futur sera léger. Le train «5L» permet de tester les matériaux et composants. L'attelage automatique est plus léger que le système classique. Le poids inférieur du wagon permet donc une cargaison d'autant plus lourde.



## 3. PERFORMANT

Au mieux, les essieux innovants n'ont besoin d'une maintenance qu'après 1 200 000 km (aujourd'hui après 600 000 km). Les capteurs et caméras contribuent à détecter les dommages plus rapidement. Ce qui réduit la durée des pannes et des immobilisations et augmente la performance annuelle moyenne.



Vidéo: Jens-Erik Galdiks, responsable Technique de flotte, à propos du wagon du futur.

[www.tiny.cc/attelage](http://www.tiny.cc/attelage)



## 4. ADAPTÉ AUX EXIGENCES LOGISTIQUES

Sur les trains intelligents, le soubassement est séparé de la structure supérieure. Cette dernière peut être adaptée très facilement aux besoins du client, qui peut l'intégrer dans ses solutions de transport.



## 5. ORIENTÉ SUR LE COÛT DU CYCLE DE VIE

Les pièces innovantes telles que les essieux à réglage radial génèrent certes des coûts d'achats plus élevés.

Mais ils sont moins chers à l'exploitation et à la maintenance.

Le train test démontrera leur rentabilité en situation réelle.



## Numérisation chez CFF Cargo

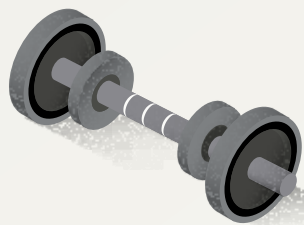
CFF Cargo augmente l'efficacité de ses trains avec des technologies innovantes:

**Wayside Intelligence:** CFF Cargo teste actuellement des caméras pour la détection automatique des dommages, qui permettent un contrôle visuel des véhicules. Pour détecter les dommages pendant le transport, des caméras devraient aussi être installées ultérieurement sur le trajet.

**Asset Intelligence,** en matière de matériel roulant intelligent, on connaît déjà l'identification RFID des wagons, le contrôle de température et la géolocalisation ou l'alimentation électrique des conteneurs réfrigérés via le réseau CFF. 150 wagons avec contrôle de température et géolocalisation sont actuellement en circulation; le marquage RFID sera progressivement étendu à toute la flotte.

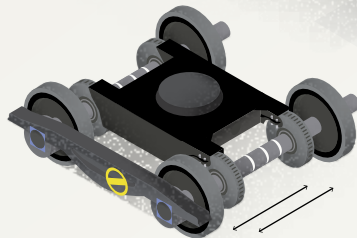
**Mobile Devices:** avec le contrôle mobile des wagons a récemment été mise en service une application qui permet aux collaborateurs de la production d'émettre des messages sur la livraison réussie de wagons, d'enregistrer les dommages et de consulter des informations importantes.

Plus d'infos sur le thème:  
[www.sbbcargo.com/innovation](http://www.sbbcargo.com/innovation)



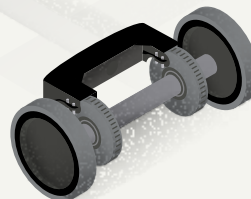
### ESSIEUX

Les nouveaux essieux sont un élément central de la réduction du bruit. Ils sont munis d'un silencieux, à réglage radial, et ce sont eux qui supportent les disques de freins. Le bruit s'en trouve ainsi réduit de cinq à dix décibels supplémentaires, soit presque de moitié, même par rapport aux wagons déjà assainis acoustiquement.



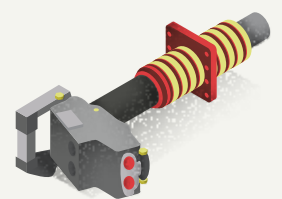
### BOGIE

Les deux essieux du bogie ne sont pas fixes, mais à réglage radial. Ils s'adaptent à la courbe des rails dans les virages. Cela réduit le bruit, mais aussi l'usure des roues et des rails. Les coûts d'achat plus élevés seront donc compensés ultérieurement à l'exploitation et à la maintenance.



### FREIN À DISQUE

Réservés jusque-là aux wagons de voyageurs, les freins à disques sont à présent utilisés aussi pour les wagons de marchandises. Ils n'agissent plus sur la surface de roulement des roues comme les freins à sabot, mais sur un disque spécial. Cela rend les roues plus silencieuses, plus résistantes et permet un freinage plus performant et régulier.



### ATTELAGE AUTOMATIQUE

Les attelages automatiques simplifient la séparation et la nouvelle formation de trains dans les gares de triage. Cette exploitation plus automatisée augmente l'efficacité dans le trafic de marchandises par wagons complets, pour lequel le triage des wagons et trains est incontournable.



# Ballast



**Partenariat route-rail** — CFF Cargo et l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) oublient leurs anciens différends et concluent un partenariat stratégique. Il s'agit de développer l'avantage géographique de l'économie suisse grâce à une branche de transport forte. La prise de position a été signée le 7 avril 2017 à la gare de marchandises de Bâle - une nouveauté dans l'histoire du transport suisse.

## TWC 2017

### Maintenant sur les rails

Le 11 décembre 2016 a été une journée historique pour CFF Cargo: tandis qu'on mettait officiellement en service le tunnel de base du Gothard, le lancement de la nouvelle offre «TWC 2017» constituait un grand changement pour CFF Cargo et ses clients. De grands sites du trafic de marchandises par wagons isolés seront non plus desservis une fois par jour, mais trois fois. «Ce changement n'aurait pas été possible sans l'énorme engagement de tous les collaborateurs», souligne

Jon Bisaz, responsable Production chez CFF Cargo, «et le nouveau système est stable, contrairement à certains processus de planification et d'exécution des transports qui doivent encore être rodés.» Pour un déroulement encore plus efficient, l'organisation «Stabilisation du TWC» a en outre été créée en 2017, avec des spécialistes de la production et de la distribution.

## MOT-CLÉ

### Saviez-vous que ...

... ChemOil Logistics SA, filiale à 100 pour cent de CFF Cargo, transporte chaque jour 4 millions de litres de kérosène à l'aéroport de Zurich? Le kérosène vient de différents producteurs allemands et est directement acheminé par rail jusqu'à Glatbrugg via Bâle. À Rümlang, il est stocké dans des citernes spéciales avant d'être utilisé pour les 350 vols quotidiens au départ de Zurich. Vous pouvez lire toute le récit sur le blog Cargo:

 [www.tiny.cc/kerosene](http://www.tiny.cc/kerosene)



### Transport Logistic Munich

CFF Cargo sera présente au principal salon de la branche.

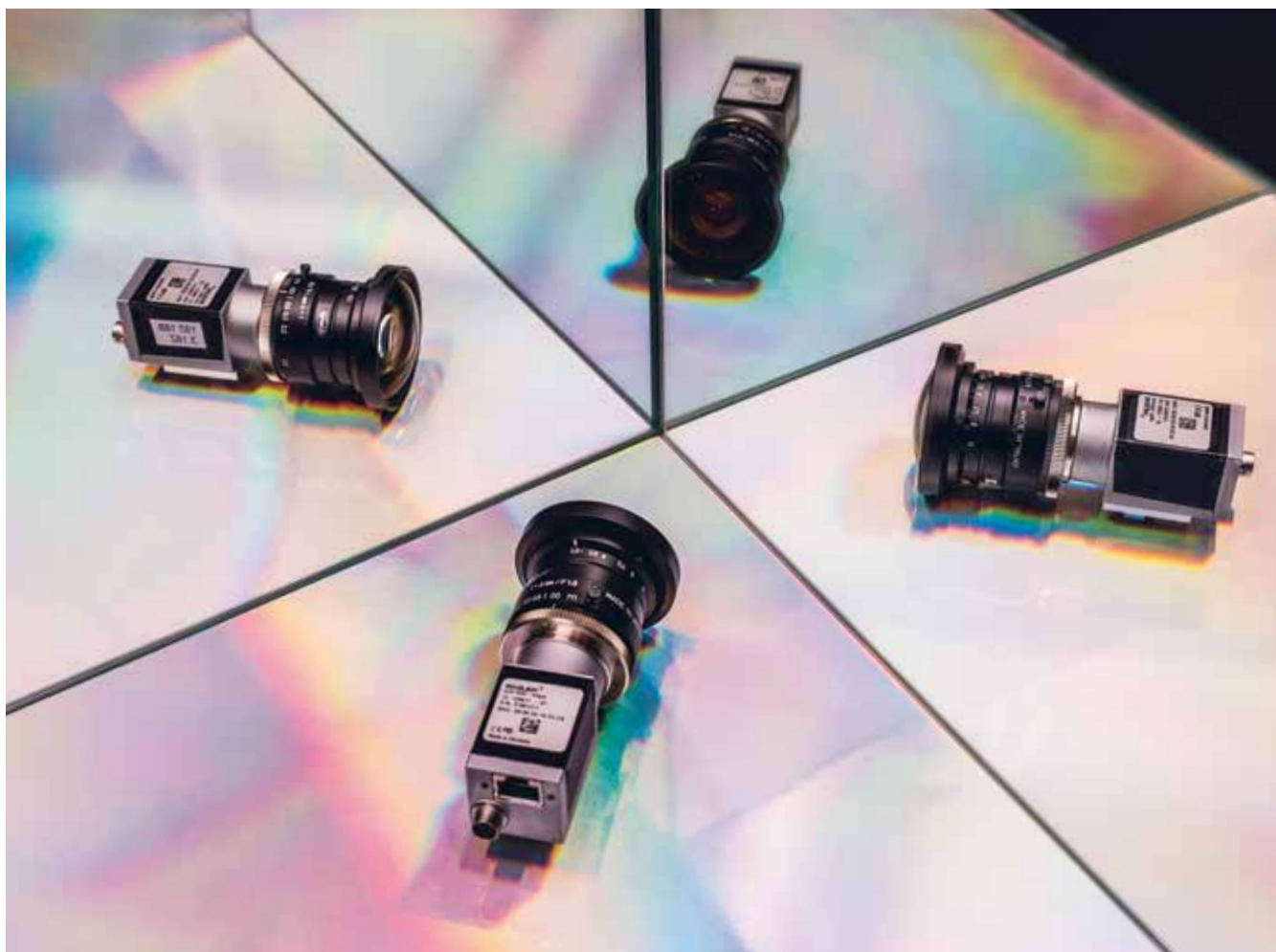
Sur une voie de 105 m de long, vous pourrez découvrir en live le train de démonstration innovant «5L» (voir article p. 26). À ne pas manquer!

## CFF CARGO

### Bilan positif

Malgré un contexte économique toujours difficile, CFF Cargo est à nouveau bénéficiaire. Une nouvelle croissance chez SBB Cargo International, de nouvelles hausses d'efficacité dans la production ainsi que la diminution des coûts structurels chez CFF Cargo Suisse ont permis de réaliser un résultat de CHF 1 million. «La situation reste toutefois toujours très tendue», souligne le CEO, Nicolas Perrin.

# Tout sous contrôle



Un wagon arrive. Soudain un éclair surgit des panneaux LED se trouvant dans de discrets boîtiers en tôle à côté des rails.

Un contrôle radar? Non, chez CFF Cargo, il ne s'agit pas d'un excès de vitesse, mais d'un contrôle de wagon au moyen de caméras. L'objectif de ce test au centre d'entretien de Muttenz a été de détecter les défauts techniques sur le soubassement des wagons qui passent. Les images enregistrées ont été évaluées par une entreprise logicielle dans le but de déceler à l'avenir automatiquement certains dommages et de contribuer au processus de travail.

D'autres tests pratiques sont prévus à partir d'avril 2017 à la gare de triage de Limmattal.



Caroline Rouine, exploitante du bar portuaire Marina Basel

# Une place au soleil

Texte: Susanne Wagner

Photo: Peter Hauser

L'ancienne roulotte de chantier resplendit dans sa couleur bleu marine. Sur l'auvent se dresse une ancre d'un mètre de haut. La roulotte au comptoir rabattable est la pièce maîtresse du bar portuaire de plein air Marina Basel. Les soirs d'été, 300 à 500 clients se retrouvent sur la rive bâloise du Rhin.

«Ce sont la proximité de l'eau et l'ambiance industrielle qui m'ont incitée à m'établir ici», déclare Caroline Rouine. Sur l'autre rive, c'est la France; le port international Bâle-Petit-Huningue et la fameuse région des Trois Frontières sont accessibles à pied.

Jusqu'à 2011, l'activité de transbordement de fret lourd était intense sur le quai bâlois de Klybeck. Aujourd'hui, on n'y transborde plus que de petits volumes. Les bateaux de croisière de la Basler Personenschiffahrt y accueillent leurs passagers. Des navires-hôtels mouillent ici à côté de bateaux-citernes et de navires cargo.

## 7788 litres de bière

«Le Marina Basel est l'un des derniers endroits sauvages de Bâle», raconte Caroline Rouine, «j'ai été étonnée qu'il devienne un «Hot Spot».» Au départ, ils étaient juste quelques personnes aimant venir boire une bière au bord du Rhin. À la fin de l'été 2011, Caroline Rouine a ouvert le Marina Basel sur l'ancien site Esso – au début, pour deux mois. Elle est ainsi devenue une pionnière et la toute première utilisatrice de cette friche industrielle.

Depuis lors, l'ancien site des Ports rhénans suisses (SRH), appartenant désormais à la ville, a beaucoup changé. On y trouve également un skatepark ainsi que

d'autres bars et restaurants. De nombreux passants occasionnels sont enchantés par ce bar pittoresque.

Ce site austère recouvert de gravier où stationnaient autrefois d'énormes tankers, devient durant la saison chaude un véritable songe d'une nuit d'été avec ses plantes, ses chaises longues et ses petites lampes. Depuis 2016, on peut aussi y consommer des grillades dans le food truck gris, ainsi que du café, des gâteaux et des boissons lors des concerts punk, rock ou pop.

↑  
Là où stationnaient autrefois des tankers géants, on vit aujourd'hui un songe d'une nuit d'été.  
↓

L'infatigable Caroline Rouine est sur les jambes de 11.00 à 2.00 du matin pour accueillir ses clients. Agée de 49 ans, elle est particulièrement fière de sa table d'habités à laquelle jeunes et vieux de toutes classes sociales se sentent bien et aiment discuter ensemble.

En été 2016, l'affluence a été telle que la petite équipe était arrivée à ses limites. 7788 litres de bière ont été tirés du fût. Pour l'été à venir, l'offre sera élargie d'une nouvelle terrasse et d'un nouveau bar portuaire, en premier lieu pour délester la tireuse à bière. Le fournisseur de boissons assure le réapprovisionnement directe-

ment par camion et les boissons, denrées alimentaires et matériel technique sont stockés dans deux conteneurs désaffectés.

## Indépendante et libre

Avec le développement de son dernier projet, la selfmade woman et mère d'un fils adulte est très satisfaite. Caroline Rouine a déjà essayé bien des choses dans sa vie: elle a notamment été dame du vestiaire, mannequin, vendeuse d'articles de sport et a même travaillé dans une usine de charcuterie. Elle est heureuse d'avoir atteint son objectif principal: être indépendante et libre. Le Marina Basel jouit d'un tel succès que Caroline Rouine a pu créer sa propre Sàrl début 2017.

Bien que le contrat d'utilisation temporaire expire en 2019, elle envisage son avenir professionnel avec optimisme. Mais elle étudie déjà la possibilité d'ouvrir bientôt un établissement gastronomique à l'année – bien entendu dans la cité rhénane, il ne saurait être question d'un autre endroit pour cette Bâloise du cru. —



«Le Marina Basel est l'un des derniers endroits sauvages de Bâle», dit l'exploitante Caroline Rouine.





## SOUS UN MÊME TOIT: **SWISSMOVERS** **FAIT BOUGER LA SUISSE**

Plusieurs partenaires de la branche suisse de la logistique se présentent conjointement. Swissness vécue, regroupement de la mobilité, savoir-faire suisse en matière de transport.

En présence de CFF Cargo, de l'université de Saint-Gall (HSG), Logistikcluster Basel, les entreprises Innofreight et ACTSet le Gateway Basel Nord.

**transport logistic 2017 à Munich:**  
**Venez nous rendre visite sur**  
**notre stand extérieur, au**  
**numéro FGL 804/1.**

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

**SWISSMOVERS**  
Bewegen die Schweiz