

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

2 | 10

Combiner. 4

Trafic intérieur: rail + transbordement.

Raccorder. 8

Réactivation des anciennes voies.

Transborder. 12

Hautes vallées et trafic combiné.

Danser. 14

Boom aux terminaux de conteneurs.





Photo de saison.

Ecran de veille: à télécharger maintenant.

Une grue charge un conteneur au terminal de la société Swissterminal SA à Frenkendorf, non loin de Bâle. «Un terminal est comme une piste de danse. Nous la mettons à disposition afin que d'autres puissent danser dessus», déclare le CEO de Swissterminal, Roman Mayer (voir page 12).

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





Combiné.

Chère lectrice, cher lecteur,

Mal assortir les choses menace le succès de ce qu'on entreprend. Du vin rouge avec du poisson. Une clé avec une serrure à chiffres. S'avancer vers l'autel en baskets à son mariage. Or, si on sait bien associer les choses, on en tire profit. Ce principe vaut aussi pour les entreprises du trafic de marchandises.

«Rail, route et bateau», cette combinaison se décline parfaitement et avec simplicité: en effet, les transporteurs acheminent toujours plus de marchandises. Dans le trafic combiné, chaque acteur apporte ses points forts. Sur les longues distances, où l'on transporte de gros volumes, le rail a l'avantage. Expéditeurs et destinataires apprécient la fiabilité du rail, sa ponctualité et son respect de l'environnement.

Pour son offre internationale, SBB Cargo mise sur le trafic combiné. Grâce à ses trains de conteneurs directs en partance et à destination des ports de la mer du Nord, SBB Cargo fournit une contribution importante à l'économie suisse.

Nous voulons continuer à faire du trafic combiné une réussite. Pour cela, des efforts supplémentaires sont nécessaires en Suisse, afin d'exploiter le trafic combiné avec succès sur des distances plus courtes. Et cela nécessite un terminal où les conteneurs des trains internationaux peuvent être transbordés efficacement sur les trains du réseau intérieur. Aussi, SBB Cargo s'engage pour le projet Gateway Limmattal: situé non loin de la gare de triage, le site présente un avantage certain pour devenir une «gare de transbordement de conteneurs».

Nous voyons de nombreuses opportunités se profiler dans le développement du trafic combiné. Saisissons-les!

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **C'est l'heure.**
Offre «rail + transbordement».
- 6 **Croissance du trafic combiné.**
Martin Ruesch analyse le marché.
- 8 **Réactivation des voies.**
Toutes les voies sont réutilisées.
- 10 **Transbordement alpin.**
Combiné jusque dans les plus hautes vallées.
- 12 **SBB Cargo danse.**
Swissterminal met la piste à disposition.
- 14 **Ballast.**
Arc Jurassien. Satisfaction. Energethica.
- 16 **Une coupe en tournée.**
Les fans viennent en masse.
- 17 **Stölzle et le TC.**
Courtes ou longues distances: le TC en vue.
- 18 **Falconnier se réjouit.**
Sans bâtir de châteaux en Espagne.



Trafic combiné en Suisse – quand les transporteurs sautent dans le train.

SBB Cargo lance l'offre «rail + transbordement» pour le trafic combiné (TC) en Suisse et mise sur la collaboration avec les transporteurs routiers. Il est grand temps de sauter dans le train.

TEXTE: VALENTINA RÖSCHLI – PHOTOS: GIAN VAITL



La Suisse est petite, tout comme la part de marché actuelle du trafic combiné domestique de marchandises. L'explication est simple: les distances de transport étant relativement courtes, le transbordement sur le rail n'est souvent

Les avantages de la route et du rail se complètent idéalement.

Marc Falconnier

pas intéressant. D'où la difficulté d'élaborer une solution combinée rentable pour le transport de marchandises. Rien d'étonnant à ce qu'en Suisse à ce jour, on ne répertorie que quelques rares exemples de solutions combinées efficaces. C'est justement ce que SBB Cargo veut changer en lançant la nouvelle offre «rail + transbordement».

L'idée de développer le trafic combiné domestique ne date pas d'hier. La compagnie propose déjà ce type de solution aux clients qui disposent, dans leur chaîne de transport, d'un point de chargement ou de déchargement sans voie de raccordement. Mais, jusqu'ici, les partenariats avec les transporteurs routiers portaient le plus souvent sur des solutions spéciales. Désormais, l'offre sera standardisée et facilement accessible pour tous les transporteurs. Comme l'entreprise de transport et de logistique Dreier, la première à expérimenter la solution «rail + transbordement».

Voyage avec la Poste.

«Nous lançons une offre qui réunit tous les avantages de la route et du rail pour le client final», explique Marc Falconnier, responsable Projets Clients chez SBB Cargo. L'offre «rail + transbordement» s'adresse aux transporteurs routiers, aux expéditeurs et aux entreprises

dotés de leur propre flotte de camions et consiste à acheminer en train leur charge de base sur les trajets plus longs. Et ce, aussi bien en saut de nuit que durant la journée, avec un service d'une qualité irréprochable et des horaires stables. Un atout de poids et une condition essentielle pour que la solution ait des chances de fonctionner. SBB Cargo utilise le réseau express – celui que la Poste emprunte pour expédier ses colis. «En intégrant des terminaux performants, comme ceux de la Poste, nous garantissons la capacité de transbordement requise», explique Marc Falconnier.

Les clients de SBB Cargo acheminent leurs conteneurs de 16 tonnes au maximum jusqu'au terminal. De là, les marchandises sont transbordées sur le train puis convoyées jusqu'au terminal de destination où le transporteur les récupère pour les distribuer à ses clients finaux. SBB Cargo est ainsi partie prenante dans la chaîne d'approvisionnement, tandis que la



L'engin de transbordement de SBB Cargo en manœuvre à Renens VD.

gestion et le contact avec le client final reviennent dans une large mesure à l'entreprise de transport.

L'état d'esprit a changé.

A Härkingen, le terminal postal est un haut lieu de la logistique. A l'aide d'un portique roulant, les conteneurs sont transbordés du camion sur les wagons stationnés sur les cinq voies du terminal. Parmi tous les conteneurs jaunes de la Poste, les deux blancs de l'entreprise Dreier

ne passent pas inaperçus. Ils contiennent des textiles du détaillant Charles Vögele, préparés pour les commandes des filiales. Leur prochain arrêt: le terminal de transbordement de Daillens, dans le canton de Vaud. Vögele est le 1^{er} client que Dreier a réussi à décrocher avec l'offre «rail + transbordement».

«Jusqu'à présent, la plupart des clients finaux considéraient comme trop risquée la solution combinée pour le trafic domestique. Avant l'heure, ce n'est pas l'heure, comme on dit si

bien», déclare le CEO Hans-Peter Dreier. Il aura fallu longtemps pour réunir toutes les conditions. Le fait de pouvoir utiliser les trains express a été décisif. «Nous sautons pour ainsi dire dans le train», explique Hans-Peter Dreier. Par ailleurs, le risque d'exploitation ne pèse plus sur le client final, puisqu'il n'est pas lié en termes de volume.

Le coût est un autre aspect important: financièrement, l'offre équivaut à celle du transport routier jusqu'ici pratiquée. «Sans compter qu'avec un mode de transport plus écologique, le client cultive gratuitement son image de marque», ajoute Hans-Peter Dreier. Mais

**Avant l'heure,
ce n'est pas l'heure,
comme on dit si bien.**

Hans-Peter Dreier

l'offre présente encore d'autres avantages, comme le contournement des embouteillages ou le saut de nuit.

«Triplement des volumes d'ici à 2030.»

Le trafic combiné ne cesse de croître en Suisse. Martin Ruesch, responsable Conseil en trafic et transport de Rapp Trans AG à Zurich, explique comment, où et pourquoi.

INTERVIEW: VALENTINA RÖSCHLI
PHOTO: GIAN VAITL

A la demande de SBB Cargo, Rapp Trans a effectué une analyse de marché début 2010 sur le trafic combiné (TC) en Suisse pour 2015 et 2030. Quelles évolutions prévoyez-vous dans le trafic combiné national?

Le trafic combiné ne représente aujourd'hui qu'un faible volume du trafic intérieur et une part de marché marginale. Mais la tendance est croissante. Des facteurs comme la saturation du réseau routier ou la hausse des coûts de carburant continueront à favoriser le TC. Selon nos prévisions, le volume de marchandises devrait tripler dans le TC d'ici à 2030. Et son taux de croissance annuel serait alors nettement supérieur à celui du marché.

Quelle sera l'évolution des points forts stratégiques dans les vingt prochaines années?

Aujourd'hui, le trafic combiné se concentre sur les longues distances entre les centres économiques européens et sur les liaisons avec l'arrière-pays d'importants ports maritimes. Le trafic Est-Ouest devrait aussi se développer plus. Et le TC devrait devenir plus compétitif sur les petites et moyennes distances (de 100 à 400 km).

Quelle est la contribution du TC à l'économie suisse?

Pour les entreprises sans voie de raccordement propre, le TC est une alternative efficace à la route, d'autant que dans les agglomérations plus importantes, les réseaux routiers sont de plus en plus saturés. D'un point de vue écologique, le TC est



Si la solution est rentable, le transporteur routier Hans-Peter Dreier passera volontiers le relais de ses marchandises.

«Ce qui a été déterminant, c'est le changement d'état d'esprit chez SBB Cargo», déclare Stefan Fiechter, responsable du trafic combiné chez PostLogistics. Reste à savoir si Hans-Peter Dreier, transporteur routier invétéré, est vraiment prêt à passer le relais de sa marchandise. «S'il s'agit d'une solution combinée judicieuse et rentable, nous aurions tort de ne pas l'exploiter», explique celui-ci.

Petit à petit de nouveaux clients.

Pour Hans-Peter Dreier, le principal intérêt de l'offre «rail + transbordement» n'est pas de transférer les clients existants vers le trafic combiné mais d'acquérir de nouveaux clients. Au plan de la croissance, la nouvelle offre devrait générer sur une année, rien qu'avec Dreier, un train complet supplémentaire par jour. Et pour Marc Falconnier, il ne fait aucun doute

que l'offre sera bien accueillie par les expéditeurs: «Les premiers tests sont encourageants et l'offre semble parfaitement tenir la route.» Il est prévu de développer régulièrement le réseau, les terminaux et la disponibilité des trains. En d'autres termes: le trafic combiné intérieur prend la bonne voie. ■

attractif car il produit moins de pollution atmosphérique que le trafic routier, argument déterminant dans le contexte de crise climatique actuel.

Comment peut-on exploiter les potentiels de transfert route-rail?

L'essentiel, c'est que l'offre de TC soit attractive par rapport à la route. Côté qualité, il faut proposer une prestation de transport tout en un. Les clients finaux veulent, au quotidien, plusieurs liaisons, des parcours principaux ferroviaires rapides, des par-

transbordement existants ne seraient pas en mesure de maîtriser l'ensemble du potentiel de transfert. Il s'agirait plutôt d'augmenter l'efficacité des terminaux existants, par exemple grâce à des moyens de transbordement plus performants et des voies de chargement plus longues. De nouveaux terminaux doivent être construits dans certaines régions. Mais même le réseau ferroviaire ne serait pas assez performant pour nos prévisions. Il faudrait ponctuellement développer le réseau, notamment sur l'axe Est-Ouest.

Quelle est votre vision du TC en Suisse?

J'espère que nos prévisions se confirmeront dans les années à venir. Cela devrait être possible si nous pouvons développer l'infrastructure et l'offre comme nous le souhaitons. Le trafic combiné est aujourd'hui à la limite de la marginalité dans le trafic interne de marchandises. Mais je pense que le TC devrait bénéficier d'une place à part entière en Suisse aussi. ■

Le trafic combiné devrait bénéficier d'une place à part entière en Suisse.

Martin Ruesch

cours routiers courts (amont et aval) ainsi que des durées de mise à disposition intéressantes. En ce qui concerne le prix, c'est très simple: le parcours principal ferroviaire et les parcours routiers en amont et en aval doivent être assez performants pour concurrencer le transport routier.

Qu'est-ce que cela implique pour l'infrastructure du trafic de marchandises?

Le réseau ferroviaire actuel et les terminaux de

Cinq faits sur Martin Ruesch

responsable Conseil en trafic et transport, Rapp Trans AG, Zurich

Conseiller stratégique parce que:

notre travail contribue à la durabilité du trafic de marchandises. Et il est donc aussi utile à la communauté.

Prochaine action professionnelle:

se consacrer de plus près à l'impact environnemental (CO₂) de chaînes de logistique et de transport complètes.

Sur le plan privé, je privilégie:

un bon repas et un bon vin, du producteur au consommateur.

Moyen de transport préféré:

train, tram et bus car la région de Zurich est très bien desservie et parce qu'il n'existe pas de meilleur endroit pour préparer les réunions.

Bien inspiré:

le sport et la détente pour récupérer du quotidien.



Cette voie sera bientôt **remise en service.**

Les voies de raccordement sont au transport ferroviaire ce que le «dernier mille» est aux télécommunications. Elles sont un chaînon essentiel de l’approvisionnement national. SBB Cargo encourage leur maintien, leur développement, leur utilisation et leur construction et propose conseil et aide à leurs propriétaires.

TEXTE: STEPHAN DIETRICH, WERNER HUBER – PHOTO: GEORG ANDERHUB



L'Office fédéral des transports a émis une nouvelle réglementation sur le financement des voies de raccordement à dater du 1^{er} janvier 2010. Il reconnaît ainsi leur valeur. Car malgré l'augmentation du trafic combiné ou aussi pour soutenir celui-ci, les voies de raccordement privées restent importantes.

Centre vital des grandes entreprises.

La plupart des transports ferroviaires en Suisse commencent ou finissent sur une de ces voies. Celles-ci constituent donc un maillon important du trafic de marchandises par wagons isolés ou par trains complets, tant au niveau du trafic intérieur qu'à l'import/export.

La Poste, Holcim, Migros, Coop et bien d'autres entreprises utilisent les voies de raccordement bien développées comme point de départ et d'arrivée des nombreuses liaisons de nuit. L'approvisionnement en fuel domestique et en

carburants passe, lui aussi, par les voies de raccordement, dont 1500 sont actuellement utilisées régulièrement.

Agissons ensemble.

Ces dernières années, les voies de raccordement attendant la venue du prince charmant pour les réveiller sont quelque peu tombées

SBB Cargo a lancé une offensive pour réactiver les voies tombées dans l'oubli.

dans l'oubli. Elles ne sont plus utilisées, ou très peu, et sont à l'abandon. SBB Cargo vient de lancer un plan d'action pour encourager leur réactivation. L'offensive ferroviaire prévoit

d'envisager, avec les propriétaires des voies, de nouvelles utilisations et de les mettre en œuvre. 4000 wagons au moins devraient ainsi être transférés par an de la route au rail.

SBB Cargo conseille les clients.

Ce faisant, les spécialistes logistiques se heurtent souvent à des dispositions contractuelles complexes datant de la séparation entre trafic et infrastructure: la création, il y a dix ans, par SBB Cargo des secteurs Infrastructure, Division Voyageurs et Trafic de marchandises a rendu la situation plus complexe pour les propriétaires privés et les exploitants. Il est de l'intérêt de SBB Cargo de clarifier ces conditions, et la compagnie offre une assistance appropriée à ses clients dans ce but.

Les pays voisins s'équipent.

Les pays voisins vont dans le même sens: en Allemagne, les voies de raccordement (et leur réactivation) sont soutenues à 50 % par des subventions fédérales depuis octobre 2004. En Autriche également, l'Etat contribue à la réouverture de voies de raccordement temporairement immobilisées. ■

A Landquart, le fromage d'une laiterie de l'Engadine est chargé sur le Chemin de fer rhétique.



Combiné jusque dans les vallées des Grisons.

Voici vingt-cinq ans que le train de marchandises Grisons du Chemin de fer rhétique dessert avec succès le canton montagnard des Grisons, en tant qu'entreprise partenaire de SBB Cargo. Les volumes transportés augmentent chaque année – grâce aux solutions du trafic marchandises combiné. C'est ainsi qu'au petit matin les quotidiens internationaux atteignent St-Moritz et ses hôtes privilégiés.

TEXTE: ALFRED BÄRTSCH, WIRO CAPOL – PHOTOS: ARCHIVE RHB

La nuit tombe. Peu importe pour les techniciens de manœuvre et les visiteurs du centre de transbordement de marchandises (GUZ) du Chemin de fer rhétique (RhB) de Landquart. Les caisses mobiles de la Poste, tout juste arrivées du centre de distribution Frauenfeld à bord d'un train SBB Cargo, sont transbordées par les pros du GUZ, des wagons à voie normale vers les wagons porte-conteneurs du Chemin de fer rhétique. Le RhB circulant sur voie métrique, le transbordement est inévitable.

Du lundi au samedi, les hommes déplacent avec la grue dix à seize conteneurs par jour. Un train complet de marchandises est ensuite affrété pour l'Engadine. Dans le même temps,

Les transports écologiques avec le rail séduisent de plus en plus de clients.

Erwin Rutishauser

le premier train de voyageurs quitte Landquart, direction Klosters et Davos. A son bord, également des conteneurs jaunes de la Poste. C'est au tour du premier train de marchandises de quitter le quai, suivi de près par un second. L'un achemine les wagons de la Poste, l'autre jusqu'à dix conteneurs mobiles de Coop. Le géant du commerce de détail expédie en train ses produits alimentaires, de la centrale de distribution de Coire vers les points de vente des Grisons – dans ce cas, via Klosters par le tunnel de la Vereina, jusqu'à Zernez dans l'Engadine.

Distribution dans l'Engadine.

En gare de Zernez, les conteneurs, à livrer dans la localité elle-même ou à Müstair et Scuol-Tarasp, sont retirés des wagons pour être acheminés vers leur destination finale par la route ou à bord du train de voyageurs.

Les conteneurs restants poursuivent leur route en Haute-Engadine, vers le centre de transbordement de Samedan (GUZO). C'est là qu'à 7h30 du matin ils seront chargés par grue sur les camions pour être distribués dans les offices de poste de la région.

Les conteneurs de Coop passent avec la même rapidité des wagons aux camions, chargés de la distribution fine de proximité – à Samedan même ou vers Celerina. Associée à SBB Cargo

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Landquart

DESTINATION

Davos et Samedan

DISTANCE

Resp. 43 et 108 km

MARCHANDISE

Envois postaux, aliments, pétrole

WAGONS

Porte-conteneurs pour voie métrique du RhB

DESTINATAIRE

Divers détaillants et partenaires commerciaux



Au petit matin, les conteneurs mobiles de la Poste changent de voie.

et aux transporteurs, l'offre du Chemin de fer rhétique rencontre un franc succès. «Les offres sur mesure attirent toujours plus de clients, séduits par le transport ferroviaire de marchandises, à la fois sûr, fiable et écologique», explique Erwin Rutishauser, directeur du RhB.

Moins de camions.

Grâce à la seule stratégie logistique de la Poste et de Coop, 8400 camions ne passent plus par les cols de l'Engadine et des vallées du sud des Grisons. En exploitant les synergies de tous les acteurs – SBB Cargo, le Chemin de fer rhétique et les transporteurs routiers – le trafic combiné

profite aussi bien aux touristes qu'aux habitants qui pourront continuer à feuilleter le «Südostschweiz» ou le «Herald Tribune», en admirant d'un œil la nature majestueuse qui les entoure. ■

Le Chemin de fer rhétique: très performant sur voie métrique.

Les transports de marchandises du Chemin de fer rhétique font économiser chaque année au canton montagnard des Grisons près de 100 000 trajets en camion. Depuis plus de vingt-cinq ans, la compagnie élabore des solutions innovantes dans le domaine du trafic combiné. De puissantes installations de grues sont basées à Davos, Zernez, Scuol-Tarasp, Campocologno et Arosa, pour le transbordement des conteneurs mobiles. L'axe principal des transports ferroviaires du trafic combiné passe entre les deux grands centres de transbordement de Landquart et Samedan.

Développement de la Surselva.

A partir du milieu d'année, la région de la Surselva (vallée du Rhin antérieure) prévoit d'élargir le réseau pour le trafic combiné. Nouveauté: dans la région d'Ilanz, le Chemin de fer rhétique installera un Reach Stacker (chariot porte-conteneurs). Le camion-grue devrait permettre de développer le trafic combiné avec des clients comme Valsler, la Poste, Migros, Denner, Aldi et Coop. Pour faire face à l'augmentation des volumes, la compagnie ferroviaire veut acquérir quinze autres wagons porte-conteneurs dans l'année.



A la charnière du trafic combiné.

Pour les entreprises suisses, les terminaux de conteneurs sont une porte ouverte sur le marché mondial globalisé. Au carrefour de la route, du rail et des voies fluviales, ils jouent un rôle majeur dans le trafic d'import/export vers et au départ de l'outre-mer.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«Un terminal, c'est comme une piste de danse. Nous la mettons à disposition pour que les autres puissent danser dessus», explique Roman Mayer, CEO de Swissterminal SA, une entreprise qui exploite des terminaux de conteneurs sur cinq sites et fait figure de leader dans ce secteur. Mais pour réussir la soirée dansante, il faut aussi un orchestre et un certain nombre de danseurs, comme par exemple les tractionnaires de SBB Cargo et de l'opérateur Intercontainer-Interfrigo SA (ICF). Concrètement: sur les sites de Niederglatt, Rekingen et Frenkendorf, exploi-

tés par Swissterminal SA, les trains complets d'ICF, généralement en provenance des ports du Nord, sont déchargés et les conteneurs acheminés vers leur destination finale en camion ou en train avec SBB Cargo.

Ce transbordement fer-fer, que Swissterminal SA propose à Niederglatt et Rekingen, est appelé «Swiss-Split». Les conteneurs sont déplacés des wagons porte-conteneurs directement sur des wagons plats traditionnels puis acheminés en saut de nuit vers différentes destina- >

ICF: nouvelle navette Ulm–Niederglatt–Melzo.

Depuis la mi-avril, un nouveau train d'ICF circule entre Zurich et Melzo (Lombardie) sur le trajet Ulm–Niederglatt. Selon Enrique Rivas, cette offre, pour la Suisse et la zone du sud de l'Allemagne, doit permettre de compléter le nombre de trains au départ des ports du Nord. A plus long terme, Melzo pourrait, de par sa liaison directe avec les ports italiens, s'établir en Suisse comme porte naturelle au sud. Une perspective attrayante pour les expéditions par bateau au départ de l'Extrême-Orient, en sachant que les durées de trajet seraient réduites de plusieurs jours par rapport aux ports du Nord. Enrique Rivas est convaincu que les transports pourraient être assurés avec le même niveau de qualité. Durant la phase de démarrage, la navette Ulm–Melzo circule deux fois par semaine dans les deux sens. Un troisième départ est prévu à partir de juin 2010. Avec trois rotations, le potentiel de transfert annuel serait de 6600 trajets par camion, soit une économie de 3500 tonnes de CO₂.

tions en Suisse. Ce qui, de prime abord, paraît fastidieux, présente pourtant deux avantages: Les trains ICF sont des compositions de navettes fixes qui font l'aller/retour entre les ports et les terminaux; l'opérateur n'est donc pas tributaire de la disponibilité des wagons porte-conteneurs, et les trafics peuvent être mieux planifiés. De plus, le système «Swiss-Split» permettant l'utilisation de wagons plats traditionnels, on peut accéder avec le chariot élévateur, via la rampe ferroviaire, à l'intérieur des conteneurs pour les décharger. On fait ainsi l'économie d'une opération de levage supplémentaire chez le client final.

Une offre unique en son genre.

Selon Roman Mayer, le «Swiss-Split» est un succès. Deux tiers des conteneurs acheminés par train-navette sont ensuite transportés par SBB Cargo. Il faut dire que les délais sont très attrayants: départ du port du Nord le jour A, arrivée à la rampe chez le client le jour C. «Cette offre est quasiment unique en Europe», affirme Enrique Rivas, Directeur Sales West chez ICF.

C'est en 2003 qu'ICF a rejoint pour la première fois le terminal de Niederglatt avec un train complet. Depuis, la collaboration avec Swissterminal n'a cessé de se développer. Aujourd'hui, vingt-trois trains circulent chaque semaine, de et vers trois des cinq terminaux de Swissterminal. Pour Enrique Rivas, la grande

Swissterminal SA: une entreprise familiale.

Swissterminal SA exploite des terminaux de conteneurs sur cinq sites: Bâle, Birsfelden, Rekingen, Frenkendorf et Niederglatt. Bâle et Birsfelden sont essentiellement dédiés au trafic rhénan, les trois autres au trafic ferroviaire. Roman Mayer est la deuxième génération à diriger l'entreprise. Swissterminal SA est une société opérationnelle par excellence; pour chaque site, l'infrastructure est gérée par une SA qui ne fait pas obligatoirement partie du groupe. Le tout est regroupé en une holding familiale. Swissterminal SA emploie 106 collaborateurs.

fiabilité des entreprises de logistiques suisses, alliée aux bonnes performances de Swissterminal et de SBB Cargo, explique en grande partie l'augmentation du trafic. Grâce à cette qualité élevée, la baisse de trafic liée à la crise a pu être quasiment compensée. Les pertes, enregistrées l'an dernier par ICF dans le trafic domestique, étaient négligeables et, pour 2010, l'entreprise table sur une hausse des volumes.

Pas de fin en vue.

Pourtant, d'après Roman Mayer, l'exploitation des terminaux reste une activité fragile en général: «Nous ressentons très vite les fluctuations de volumes.» De plus, «l'exploitation des terminaux demande beaucoup d'investissements. Certains étaient prévus depuis longtemps, mais la crise économique est arrivée et nous avons dû y renoncer au dernier moment.» Pour autant, Swissterminal continue à miser sur le dévelop-

Sans les conteneurs, le monde ne se serait pas rapproché si rapidement.

Roland Mayer

pement des infrastructures et des technologies de l'information. Car, pour Roman Mayer, une chose est sûre: «Les marchés mondiaux se sont rapprochés les uns des autres à une vitesse record. Sans les conteneurs, cela ne serait pas allé aussi vite.» Et ce processus n'est pas prêt de s'arrêter, vu le potentiel de la Chine et de l'Inde. Même en Europe, le trafic des conteneurs entre les terminaux peut encore enregistrer une forte croissance. «La part des transports routiers reste encore trop importante.» ■

NOUVELLES DU MARCHÉ

Logistique sans impact sur le climat.

Depuis janvier 2010, le grossiste en papier Sihl + Eika fait appel, pour toute sa logistique, à des solutions sans impact sur le climat. Le bilan climatique prend en compte le centre logistique de Sihl + Eika à Dintikon ainsi que tous les transports, dont plus de 50 % assurés par SBB Cargo.

www.papier.ch



Qu'est-ce qu'un Sgns?



Pour pouvoir transporter toutes sortes de marchandises, SBB Cargo gère différentes catégories de wagons, chacune adaptée à une denrée ou à un type de transport particulier. Sgns en fait partie. Il s'agit d'un wagon porte-conteneurs à quatre essieux, idéal pour le transport des grands conteneurs et des caisses mobiles. Ses caractéristiques sont reconnaissables aux lettres:

- S:** wagon plat à bogies de type spécial;
- g:** pour les conteneurs d'une longueur de 60 pieds (18,3 m) au maximum;
- n:** capacité de charge supérieure à 60 tonnes;
- s:** vitesse maximale 100 kilomètres/heure.

SBB Cargo conduit également d'autres wagons Sgns légèrement modifiés, comme le Sgns ou le Sgs-y.



150 ans d'Arc Jurassien.

En septembre 2010, les CFF fêteront les 150 ans de la ligne Bienne–Neuchâtel. Pour SBB Cargo, cet axe Est–Ouest reste, aujourd'hui encore, essentiel.

Les 25 et 26 septembre 2010, les CFF fêteront l'anniversaire de l'Arc Jurassien (pied sud du Jura), la ligne ferroviaire entre Bienne et Neuchâtel qui a permis d'assurer le trafic ferroviaire continu entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Elle est devenue l'un des plus importants axes de transport pour SBB Cargo.

Deux autres lignes, également ouvertes en 1860, sont venues renforcer l'offre ferroviaire: Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel–Pontarlier (en France voisine).

Le point d'orgue de l'anniversaire sera l'inauguration officielle de la gare de Bienne entièrement modernisée.

Baisse stabilisée.

SBB Cargo a réagi à la crise économique par une série de mesures complètes.

En 2009, la demande de prestations de transport a reculé massivement au plan mondial. L'entreprise ferroviaire a pu compenser en partie les effets de la crise en adoptant à temps un train de mesures se chiffrant à 115 millions de CHF. Au deuxième semestre, elle a pu stabiliser les volumes à un bas niveau. SBB Cargo a accusé une perte de 62,5 millions de CHF (2008: 29,9 millions). En tant que conséquence de la crise, le rendement du trafic a chuté à 915,6 millions de CHF (2008: 1044,2 millions).

En 2009, SBB Cargo a vu sa prestation de transport fléchir de 7,0 % passant à 11 674 millions de tonnes-kilomètres nettes (2008: 12 531 millions). Ce recul est dû à l'effondrement conjoncturel qui a touché de nombreux secteurs où opère SBB Cargo. Dans l'exercice sous revue, des mesures anticipées ont permis à l'entreprise de faire face aux conséquences de la crise économique ainsi qu'à la baisse des volumes et la chute des ventes subies par ricochet dans le trafic de marchandises.

Les premiers relevés d'EcoTransIT montrent la contribution de la compagnie ferroviaire à l'environnement: en 2009, SBB Cargo a évité l'émission d'un million de tonnes de CO₂. De manière générale, le trafic ferroviaire de voyageurs consomme un quart de l'énergie et génère vingt fois moins de CO₂ que les trafics routier ou aérien.

La qualité appréciée.

Malgré la crise, les clients sont restés fidèles à SBB Cargo.

Les clients suisses ont attribué la note de satisfaction 7,69 sur 10 à SBB Cargo, soit plus que les années précédentes. Les clients ont particulièrement affiché leur satisfaction par rapport à leurs interlocuteurs commerciaux, la qualité des transports et la communication (valeurs provenant du sondage représentatif sur la satisfaction des clients).

Au niveau international (filiale Chem-Oil incluse), les clients ont attribué la meilleure note (7,88) depuis le début des sondages en 2007, et ce dans tous les domaines. Les clients SBB Cargo sont par contre moins satisfaits de la gestion des réclamations et de la facturation.

SBB Cargo sponsorise le prix Energethica.

SBB Cargo a décerné le «prix Energethica» le 4 mars 2010 à Gênes. Ce prix, doté de 4000 euros, récompense le meilleur projet en termes de durabilité écologique du trafic de marchandises.

L'attribution du prix a constitué le couronnement du congrès international à Gênes sur le thème «Transport et durabilité écologique». Le grand gagnant a été l'ingénieur du bâtiment Fabio Tarantino. Dans son mémoire, il a revisité le trafic ferroviaire de marchandises en créant des caisses mobiles plus petites. Parallèlement, il a réorganisé la distribution avec son concept: en par-

tant de centres de chargement extérieurs aux villes, on réduirait le nombre de véhicules et de kilomètres. Les villes ne seraient plus traversées que par des trains courts, et la distribution des marchandises serait directement assurée par des véhicules électriques. Ce système a été conçu pour la ville natale de Tarantino, Savone, sur la côte ligurienne.

Nouvelles dimensions pour EcoTransIT.

EcoTransIT World calcule encore plus précisément les émissions des transports, dans le monde entier.

Le calculateur d'impact environnemental EcoTransIT, co-développé par SBB Cargo, calcule la consommation d'énergie et les émissions polluantes des transports, tous trafics confondus. Il compare en outre les données des autres calculateurs du marché et vérifie le degré d'exactitude des calculs. Unique jusqu'à présent, ce relevé va devenir, avec EcoTransIT World, un système leader sur le plan mondial.

La nouvelle fenêtre de saisie plus conviviale permet aux clients de

composer individuellement leur chaîne de transport intermodal, de Hong-Kong à Boston, via Bâle. Le routage des transports a par ailleurs été amélioré et diverses données de base ont changé.

EcoTransIT World couvre désormais les principales destinations dans le monde. Le système a été lancé fin mai lors du Forum international des transports 2010 à Leipzig.

www.ecotransit.org/sbb



mobitool pour une meilleure mobilité.

La plate-forme Internet mobitool sensibilise les entreprises au trafic qu'elles génèrent. Elle présente des solutions de mobilité durables qui s'appliquent aussi bien au trafic de marchandises que de voyageurs.

60 % de la consommation de carburant et des émissions qui en découlent sont en relation directe avec l'entreprise. Pourtant, beaucoup d'entreprises ignorent la mobilité et la logistique dans leur écobilan. Et c'est là qu'intervient la plate-forme mobitool, co-développée par les CFF: elle leur montre comment et de combien augmenter leur performance environnementale.

En quelques clics, l'impact environnemental du trafic de l'entreprise peut être déterminé par rapport aux autres impacts environnementaux de celle-ci. Cela s'applique au trafic des marchandises ainsi qu'à celui des voyageurs (pendulaires, voyages d'affaires, etc.). mobitool propose aussi des conseils pour réduire les émissions de CO₂ dans le cadre de la mobilité.

www.mobitool.ch





Coupe du monde pour tous (ou presque).

Avant l'affrontement des trente-deux équipes en Afrique du Sud, le trophée tant convoité parcourt le monde à la rencontre de ses fans.

TEXTE : MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION : MICHAEL MEISTER

Comment transporter une statuette de 37 centimètres de haut et de 5,5 kilogrammes de Zurich à Johannesburg? Pas de problème; si l'on dispose pour cela de six mois, on pourrait presque l'acheminer à vélo. Sachant que la statuette se compose aux deux tiers d'or et qu'elle est parée de malachite, on en prendra certes davantage soin, mais la tâche n'en sera pas plus problématique pour autant. Mais si la statuette est un objet d'art culte, universellement adulé, que des dizaines de milliers de personnes, tout au long du parcours, veulent voir de leurs propres yeux et avec laquelle ils veulent être photographiés et si, en tant que donneur d'ordre du

transport, vous êtes pris dans la sempiternelle lutte de prestige avec les organisateurs des Jeux Olympiques et leur symbolique relais de flamme, vous ne confierez pas l'objet au premier service de coursier venu.

Le 11 juin débutera à Johannesburg la finale de la Coupe du monde de football. La coupe, convoitée par trente-deux équipes nationales, est une statuette créée en 1973 par l'Italien Silvio Gazzaniga et qui représente deux personnages portant un globe terrestre à bout de bras. La coupe précédente avait encore la forme d'un récipient pour boire, d'où la désignation

anglaise «World Cup» (gobelet) pour la coupe du monde. A vrai dire, les équipes ne s'affrontent que pour une réplique, l'original étant conservé au siège de la Fifa (Fédération internationale de football) à Zurich. Après la dernière et dramatique finale de coupe du monde entre l'Italie et la France (suite au coup de tête de Zidane à Materazzi), en Allemagne en 2006, la réplique de la coupe est partie pour l'Italie.

C'est la première fois qu'une finale de coupe du monde a lieu sur le continent africain, particulièrement fanatique de ce sport. Et toute l'Afrique s'identifie à cet événement. La Fifa et >

un producteur international de boissons sucrées ont profité de l'occasion pour présenter la coupe tant convoitée dans le monde entier, et plus particulièrement en Afrique. Celle-ci a donc entamé sa tournée au départ de Zurich le 21 septembre.

Au lieu d'emprunter le chemin le plus direct, la coupe a parcouru 134 017 km et visité quarante-huit pays sur cinq continents. Plus de la moitié de son voyage s'est déroulée en Afrique, honorant cinquante des cinquante-quatre Etats africains reconnus au niveau international, et pas moins de trente-sept chefs d'Etat africains ont fait le déplacement. Avec la présidente libérienne, Ellen Johnson Sirleaf, c'est la toute première fois qu'une femme chef d'Etat a tenu dans ses mains le symbole de ce sport masculin qu'est le football. Selon les indications de la Fifa, 200 000 fans de football ont assisté aux manifestations de la «Fifa World Cup Trophy Tour» sur le seul continent africain.

Le voyage s'est poursuivi à travers l'Asie du Sud, le Pacifique et l'Amérique du Sud jusqu'au pays du tenant du titre, d'où elle est repartie, non sans avoir été embrassée par le gardien de but national, Gianluigi Buffon; ce dernier avait déjà eu l'occasion de le faire il y a quatre ans, et il s'est bien entendu montré convaincu que la coupe reviendrait très bientôt en Italie.

La Fifa a annoncé 20 000 fans à Paris; sur la Place Rouge à Moscou, les gens ont fait la

Sur la Place Rouge à Moscou, les gens ont fait la queue jusqu'à minuit.

queue jusqu'à minuit pour se faire photographier avec la coupe. Et même dans une petite ville comme Žilina (Slovaquie), 10 000 fans sont venus à sa rencontre.

La coupe arrivera en Afrique du Sud après sa dernière étape aux Etats-Unis. Quant à savoir quelle équipe aura le privilège de poser avec la statuette, nous aurons la réponse le 11 juillet au stade Soccer-City de Johannesburg. ■

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Siège de la Fifa à Zurich

DESTINATION

Stade Soccer-City, Johannesburg

DISTANCE

134 017 km

MARCHANDISE

Objet d'art culte de 5,5 kg

DESTINATAIRE

La meilleure équipe de football du monde



Trafic combiné – pas seulement une question de distance.

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

Le trafic de marchandises n'a pas la vie facile en Suisse: combattu depuis longtemps sur la route, réduit à être «casé» dans les avions de ligne (capacité de la soute), possible par voie maritime uniquement jusqu'à Bâle – et le rail dans tout ça? Le rail est leader dans le trafic de marchandises transalpin grâce au trafic combiné (TC) accompagné et non accompagné. Et de nombreux experts envisagent désormais une part ferroviaire nettement plus importante dans le trafic intérieur. Beaucoup de points de départ et d'arrivée du trafic de marchandises ne disposant pas de voie de raccordement, tous les espoirs reposent sur le TC. Mais est-ce là la voie de la sagesse?

En Suisse, les distances peuvent atteindre 400 kilomètres, mais sont souvent nettement plus courtes («plaine» de St-Gall à Genève ou Bâle, via Zurich et Berne p. ex.). A l'étranger, les spécialistes du TC estiment le seuil de rentabilité du TC à 500 kilomètres env. En Suisse, ces contraintes en matière de politique des transports sont si développées que des distances nettement plus courtes sont déjà proposées: bienvenue à l'interdiction de circuler la nuit et les week-ends pour les poids lourds, à la RPLP ou aux indemnités des acteurs du TC!

Reste à savoir si de telles mesures suffisent à abaisser la limite critique pour que le TC soit rentable aussi dans la fourchette de 100 à 200 kilomètres. Les frais supplémentaires des transbordements (deux au moins) en amont et en aval du transport ferroviaire devraient compenser les avantages en termes de coûts du trajet ferroviaire.

En outre, la réduction des cadences en journée dans le trafic de voyageurs entraîne des goulots d'étranglement sur les sillons, encore renforcés par les différents profils de vitesse des trains. Et dans quelle mesure des durées totales plus longues s'intègrent-elles dans les concepts de supply chain des chargeurs?

Aussi faudrait-il, dans un premier temps, faire circuler des trains complets dans le TC, de nuit, sur des distances longues et pour les marchandises très périssables. Dans le trafic intérieur, le TC doit répondre aux exigences de rationalité économique en termes de coût et de performance.

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle,
Professeur ordinaire d'université, chaire de gestion logistique,
Université de St-Gall



Une solide planification pour une **mise en œuvre impeccable.**

Il sort des sentiers battus pour trouver des solutions de transport par rail et traque jusqu'au bout le moindre détail. Marc Falconnier, un homme qui fait preuve d'un sens de l'analyse aigu dans sa vie professionnelle et d'un dynamisme débordant dans sa vie privée.

TEXTE : URSULA HOMBERGER – PHOTO : GUY PERRENOUD

Il a transformé toute sa maison de ses propres mains. Il avait prévu cinq ans de travaux. Il ne lui en a fallu que deux. Et pourtant Marc Falconnier n'est pas artisan de métier mais responsable des projets clients chez SBB Cargo. Son activité de prédilection : rechercher la meilleure solution possible et peaufiner sa mise en œuvre pour exaucer tous les vœux. Sa ténacité est toujours payante – qu'il s'agisse d'aménager sa maison ou d'imaginer des trafics par rail pour lesquels il n'existe pas de produits standards. Et, de toute évidence, elle est dictée par la passion : quand il parle travail, le mot « plaisir » revient souvent, à propos de son activité bien sûr mais aussi de son équipe de trois personnes. « J'ai plaisir à venir au bureau. » Actuellement, il se consacre au projet « rail + transbordement » (cf. page 4), une offre du trafic combiné qui – selon son intime conviction – associe parfaitement la fiabilité du rail avec la flexibilité de la route.

A midi, Marc Falconnier fait un tour au zoo. Une demi-heure, pas plus, pour changer d'univers et s'oxygéner le cerveau. C'est là qu'il puise l'énergie pour défendre en interne des solutions non conventionnelles, pour lesquelles il n'existe pas encore de système éprouvé

Surtout ne pas bâtir de châteaux en Espagne – mais **tabl**er sur **des concepts solides.**

Marc Falconnier

chez SBB Cargo. Ce n'est pas toujours gagné d'avance, mais, le plus souvent, il réussit à relever des défis à première vue insurmontables. Son escapade du midi dans le monde animalier l'aide aussi à trouver des réponses à des questions parfois élémentaires. Par exemple, quels produits ou quelles prestations du trafic marchandises peuvent permettre de satisfaire au besoin de flexibilité croissant des expéditeurs ? Selon Marc Falconnier, le trafic combiné est une des solutions – en privilégiant la collaboration rail/route plutôt que la concurrence.

Marc Falconnier, 38 ans, vit avec sa femme et ses deux petites filles à Pratteln, près de Bâle. Après une formation d'ingénieur mécanicien ETS, avec spécialisation économie d'entreprise, il a d'abord travaillé pour le compte de trois PME. C'est en rejoignant Panalpina SA, où il occupait en dernier lieu le poste de manager processus air/mer, qu'il débute sa carrière dans la logistique. En 2003, il entre chez SBB Cargo, où il dirige depuis 2005 le département Projets clients.

3 questions.

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

Difficile à éviter quand on sort des sentiers battus. Il ne faut pas en avoir peur, mais il faut savoir le maîtriser.

Vous souvenez-vous de votre premier transport?

Très tôt, j'ai appris de mon père qu'il fallait toujours organiser un chantier avec la plus grande efficacité. Une règle d'or qui me réussit aujourd'hui, non seulement en tant qu'artisan passionné mais aussi dans ma vie professionnelle de tous les jours.

Quel talent auriez-vous voulu avoir?

J'aimerais être plus assidu au sport pour retrouver ma forme physique d'autrefois.

Marc Falconnier parcourt en train de longs trajets et en profite pour écrire. Parfois, il a besoin de travailler au calme, loin des petits tracés du quotidien. Pour quelques heures, il échange alors son bureau paysager contre un compartiment où il peut «creuser» ses projets à sa guise. Car pour lui la clé du succès réside dans la capacité à se projeter au plus près de l'activité et des besoins du client, pour ensuite argumenter, non pas du point de vue du vendeur mais du client. Une approche qui permet une collaboration particulièrement constructive. Seule condition: être incollable sur les processus logistiques du client pour pouvoir lui proposer des solutions efficaces. Et être pragmatique: «Surtout ne pas bâtir de châteaux en Espagne mais tabler sur des concepts solides et une mise en œuvre impeccable.» ■



Impressum.

cargo 2|10. Mai 2010. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Susanne Perren (direction), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Scholz & Friends Basel. Litho ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

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

Vous désirez un abonnement gratuit?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

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

Service Clientèle:

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

Marketing & Sales:

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

Distribution Italie
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani, 7
20124 Milano
Italie
Tél. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

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

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

impression climatiquement neutre
myclimate.org / natureOffice.ch / CH-168-960002





Voici un échange de bons procédés.

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

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

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