

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

2 | 11



Unique... 4
... le portefeuille du TWC.

Repositionnée... 7
... la société SBB Cargo face aux défis à relever.

Dynamique... 10
... l'alliance Xrail transfrontalière.

Internationale... 18
... la réflexion de Michail Stahlhut.

Photo de saison.



Ecran de veille: à télécharger maintenant.

Le TWC est l'activité essentielle et l'épine dorsale de SBB Cargo, générant environ 50% du chiffre d'affaires. Et bien plus encore: le TWC est aussi l'épine dorsale de l'économie suisse – découvrez-en les raisons dans l'interview de Nicolas Perrin, CEO (voir pages 7 à 9). Illustration: un train de SBB Cargo devant le château de Grandson au bord du lac de Neuchâtel.

Découvrez le voyage virtuel à travers l'univers visuel de ce magazine – en écran de veille.

A télécharger simplement sur votre ordinateur. Nous vous souhaitons un bon divertissement!





Nos offres sont exceptionnelles.

Chère lectrice, cher lecteur,

Dans un passé récent, le secteur du transport de marchandises a connu des moments difficiles. SBB Cargo doit, elle aussi, faire face à d'importants défis. Pour les maîtriser, nous repositionnons l'entreprise et pouvons dire aujourd'hui qu'avec ces premiers pas, nous sommes sur la bonne voie. Dans ce magazine, nous vous présentons les solutions de transport efficaces et durables que vous pourrez attendre de SBB Cargo à l'avenir.

Cette tâche se profile juste avant le salon Transport Logistic à Munich. Nous y sommes présents pour pouvoir vous rencontrer. Venez découvrir l'entreprise suisse moderne et orientée sur la clientèle que nous sommes. SBB Cargo propose un lieu de rencontre attrayant pour les partenaires, les clients et les nouveaux clients potentiels. Il y a quatre ans, nous avons pris la décision de déplacer notre stand de l'intérieur à l'extérieur de la halle. Nous voulons ainsi créer un espace ouvert où l'on peut entretenir les relations dans une ambiance conviviale, calme et intensive. Notre stand – numéro 804/1 – est une oasis à l'abri du stress du salon, mais proche de l'activité principale, le chemin de fer. Un lieu où l'on aime se rendre pour rencontrer des gens et discuter des affaires.

Nous sommes convaincus que nous pourrions vous proposer des offres exceptionnelles non seulement grâce à notre stand à Munich, mais aussi grâce à nos prestations. Jugez-en par vous-même! Je vous souhaite une bonne lecture.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **Champion d'Europe.**
Le TWC en Suisse.
- 6 **Programme alternatif.**
«Rail & transbordement» pour le TC intérieur.
- 7 **De bons atouts en main.**
Interview de Nicolas Perrin, CEO.
- 10 **Ponctualité et transparence.**
L'alliance internationale Xrail décolle.
- 12 **Proximité client et efficacité.**
SBB Cargo International veut encore s'améliorer.
- 14 **Ballast.**
Code de comportement. Site d'Oltén. ChemOil.
- 16 **Essaim de fourmis.**
L'avenir de la logistique?
- 17 **Œuvre d'art globale.**
Chronique du professeur Uwe Clausen.
- 18 **Rassembler les mentalités.**
Michail Stahlhut dirige SBB Cargo International.



Lignes à profusion en Suisse.

La Suisse est le seul pays européen à transporter proportionnellement autant de marchandises par rail et ce, malgré des distances courtes. Le trafic de marchandises par wagons complets est donc essentiel pour SBB Cargo. Mais qu'est-ce qui le rend si attractif pour les clients?

TEXTE: BERNHARD RAOS

Les chiffres annoncés par SBB Cargo pour le trafic de marchandises par wagons complets (TWC) sont impressionnants: plus de 3000 wagons avec une cargaison moyenne de 55 tonnes circulent quotidiennement sur le réseau ferroviaire suisse. Pour assurer le transport du TWC par camions, 7000 poids lourds supplémentaires devraient être mis en circulation (un 40 tonnes a une charge utile de 25 tonnes).

Le TWC est l'activité essentielle de SBB Cargo et génère environ 50 % du chiffre d'affaires. L'économie du transport suisse dépend de cette offre et a orienté sa logistique sur celle-ci. En assurant 23 % du transport dans le trafic intérieur (valeur record en Europe), SBB Cargo est ainsi de loin le plus grand transporteur de Suisse.

Défis futurs.

Consolider cette position sur le marché et atteindre l'autofinancement, tels sont les grands défis de SBB Cargo, car dans la petite Suisse, les distances de transport sont très courtes. Dans notre pays, les cargaisons ne parcourent en moyenne que 145 kilomètres sur le rail, contre 250 kilomètres dans l'UE.

90 % de toutes les marchandises sont acheminées via des voies de raccordement privées. La Confédération et les entreprises investissent chaque année quelque 40 millions de francs dans la construction et l'entretien de ces voies.

Environ 3500 clients TWC sont reliés au réseau ferroviaire public par des voies de raccordement. «L'étendue de notre portefeuille clients

est unique en Europe. Nous transportons aussi, dans le TWC, d'importantes quantités pour des branches «moins adaptées» au transport ferroviaire comme le commerce», explique Adrian Kohler, responsable Planification de l'offre chez SBB Cargo. A ce niveau, le rail profite des réglementations interdisant la circulation de nuit

«L'étendue de notre portefeuille clients est unique en Europe.»

Adrian Kohler

et les dimanches pour les poids lourds. Les transports ferroviaires sont donc proposés de nuit, ce qui est un avantage décisif du rail aux yeux des clients. La grande fiabilité des transports est aussi un facteur essentiel. L'année dernière, la ponctualité de SBB Cargo, déjà élevée en Suisse, a encore augmenté pour atteindre 98,2 %.

L'objectif est l'autofinancement.

La stratégie est actuellement en cours de révision pour le TWC suisse et sera ensuite mise en œuvre progressivement sur plusieurs années. L'objectif est d'atteindre à moyen terme un résultat positif dans ce trafic, afin de couvrir les réinvestissements nécessaires dans le matériel roulant et les charges financières. Il sera ainsi

possible, en collaboration étroite avec les clients et CFF Infrastructure, de créer les conditions d'un trafic de marchandises fructueux à long terme sur le réseau ferroviaire suisse très chargé. Les mesures permettant d'atteindre l'autofinancement seront définies cette année (voir interview page 7). Pour améliorer également le TWC transfrontalier, SBB Cargo a créé en 2010 l'alliance Xrail avec six autres entreprises ferroviaires européennes (voir page 10). ■

Voici comment fonctionne le TWC.

Le TWC est la solution de transport pour les wagons isolés et les groupes de wagons. SBB Cargo enlève les wagons sur le débord ou directement sur la voie de raccordement de ses clients. Les wagons sont ensuite rassemblés, conduits à la gare de la production Cargo régionale RCP, puis vers les gares de triage, où ils sont groupés par destination et acheminés dans une gare de triage proche du lieu de destination. Les wagons sont ensuite conduits à leur destination finale. Parmi les plus de 3000 wagons en circulation chaque jour, environ 40 % sont affectés à l'import/export et le reste au seul trafic intérieur.



Photo: Filepool

«Rail et transbordement», l'offre pour le trafic combiné.

Le trafic combiné, qui permet de transporter les marchandises par bateau, train et camion, est désormais indissociable du transit international. Afin de réussir cette répartition des tâches en Suisse aussi, malgré les courtes distances, SBB Cargo a lancé l'offre «Rail et transbordement» en 2010.

TEXTE: BERNHARD RAOS

Depuis plus de vingt ans, l'entreprise Dreier SA, implantée à Suhr (AG), opère dans le trafic combiné. «Lorsque la prestation et le prix collent, nos clients acceptent volontiers de passer au rail. A ceci s'ajoute l'image que confère un transport plus écologique», déclare Hans-Peter Dreier, CEO. Or, l'offre «Rail et transbordement» de SBB Cargo remplit ces critères. Dreier assure entre autres un transport pour le grand distributeur Lidl. Des produits frais avec un contrôle constant de la température sont acheminés via le trafic combiné pendant six jours par semaine vers les magasins Lidl. Le fait qu'un discounter alimentaire allemand transporte ses produits frais par train prouve bien que l'offre «Rail et transbordement» est compétitive.

Le client profite de la circulation nocturne et du réseau express de SBB Cargo. «Le transport ferroviaire est surtout avantageux quand le respect des horaires de travail/repos exige plus de personnel sur la route», explique H.-P. Dreier. Une solution route-rail est judicieuse sur courtes distances si les lieux de chargement/déchargement sont dans un rayon de 30 kilomètres autour d'un terminal, à condition que les voies routières et ferroviaires ne soient pas en sens opposés.

Dreier SA est un des clients pilote de «Rail et transbordement». Marc Falconnier, responsable des projets clients chez SBB Cargo, parle d'un projet-clé dans le TC intérieur: «Nous standardisons notre offre avec des horaires et des relations fixes et la rendons facilement accessible à tous les transporteurs. En cas de demande, nous avons prévu des horaires cadencés.» SBB Cargo est alors responsable du trajet de terminal à terminal et du transbordement dans le terminal. Les solutions de transport individuelles restent cependant possibles pour les clients.

Comment fonctionne «Rail et transbordement»?

Les clients de SBB Cargo (transporteurs et sociétés avec camions propres) acheminent leurs conteneurs jusqu'au terminal. Là, les marchandises sont transbordées sur le rail et conduites au terminal de destination. Le transporteur y enlève la marchandise et la livre aux clients finaux. SBB Cargo occupe une position neutre dans cette offre standardisée: le contact avec le client final et l'exécution des commandes sont assurés par le transporteur. ■



Exploiter encore mieux les bonnes cartes.

Nicolas Perrin est CEO de SBB Cargo depuis trois ans et demi. La crise économique a été l'un des grands défis de cette période, et ce n'est pas le seul. Aujourd'hui, l'entreprise est sur la bonne voie: la nouvelle filiale a bien démarré dans le secteur international, et le positionnement sera clarifié cette année pour le trafic intérieur.

TEXTE: HEINI LÜTHY

Nicolas Perrin, en 2009, SBB Cargo a enregistré une perte de 62,5 millions de francs, contre tout juste 30 millions en 2008. Quelle est la situation en 2010?

Nous avons considéré, dans notre planification, que 2010 et 2011 seront deux années très difficiles. En raison, d'une part, des coûts gé-

nérés par la restructuration de SBB Cargo et, d'autre part, des pertes structurelles des années de crise. Et maintenant c'est le franc suisse fort qui nous donne du fil à retordre. Avec 64 millions de francs, nous enregistrons en 2010 une perte du même ordre de grandeur que celle de 2009.

Le taux de change entre le franc et l'euro est donc votre plus gros problème actuel?

Dans les activités opérationnelles, il est en effet de loin notre plus grand problème. C'est précisément dans le trafic de transit et d'importation/exportation que nous fournissons, en tant qu'entreprise suisse, des prestations à des clients de la zone euro. Nous rencontrons donc les mêmes problèmes que l'industrie exportatrice suisse ou le tourisme. Sur le plan quantitatif, nous avons connu une croissance massive, et dans le SA International la conjoncture favorable a entraîné une augmentation des prestations de trafic de 15,4 %, ce qui nous place légèrement au-dessus de la moyenne de la branche. Cette progression a toutefois été compensée négativement par la dévalorisation de plus de 20% de l'euro face au franc en 2010. En outre, l'économie suisse, moins touchée par la crise, a connu une croissance moins forte ultérieurement, et certaines branches sont même en stagnation.

Quelles en seront les conséquences pour les clients?

Avec le cours actuel de l'euro, nous ne pourrions malheureusement pas éviter une augmentation des prix cette année pour les transports internationaux, p. ex. dans le trafic d'importation/exportation.

Vous avez réagi très tôt aux récents changements du marché et restructuré SBB Cargo de façon marquante. Concernant SBB Cargo International, comment se présente le premier bilan?

La création de cette société constitue une étape très positive pour moi. Nous avons démarré en janvier 2011 comme prévu, et la transition opérationnelle s'est déroulée sans problème. Certes, le taux de change est là aussi un facteur négatif, mais grâce à cette étape, nous sommes aujourd'hui plus actifs sur le marché.

Aucune correction ne sera donc nécessaire?

Cette étape a été mûrement réfléchie et conçue dans une optique à long terme. Ce qui est réjouissant, c'est que nous l'avons réalisée avec Hupac, un partenaire avec lequel nous sommes complémentaires.

Comment le marché réagit-il à la nouvelle entreprise?

Nous avons acquis de nouveaux clients dès le premier mois. Cela prouve que l'offre est adaptée au marché et que les clients perçoivent la société comme un tractionnaire neutre qui propose les meilleures prestations possibles.

L'alliance internationale Xrail est nouvelle, elle aussi. Son premier bilan est-il tout aussi positif?

Le trafic à l'importation/exportation est important pour toute entreprise ferroviaire du TWC. Xrail a bien démarré et il est approprié d'améliorer la liaison entre les différents réseaux nationaux. Il y a néanmoins beaucoup à rattraper dans ce domaine, et il faudra du temps avant de pouvoir en récolter les fruits. Les premières impulsions positives sont déjà perceptibles sur le marché.

Que pouvez-vous nous dire sur la stratégie en matière de terminaux en Suisse?

SBB Cargo travaille actuellement sur deux projets concrets: l'un est le Gateway Limmattal destiné à répartir le trafic conteneurisé longue

prestations de transport du trafic intérieur. Nous définirons cette année les mesures qui nous permettront d'atteindre les objectifs d'autofinancement fixés.

L'autofinancement dans le TWC est d'ailleurs prescrit par la Confédération...

C'est exact, cela répond aux attentes de la Confédération. Notre objectif est de fournir un bon système logistique à l'économie suisse. Notre première préoccupation est de savoir comment rendre le système global acceptable et adapté aux besoins du marché. Il faudra certainement aussi prendre des mesures pour atteindre les objectifs financiers. Nous considérons donc la question dans son ensemble, c'est-à-dire les coûts, les systèmes de production ou

«Le maintien et le développement du trafic ferroviaire de marchandises ne sont pas seulement une question d'écologie, ils sont aussi d'une grande utilité économique.»

Nicolas Perrin

distance sur les terminaux suisses plus petits et les voies de raccordement. Le second projet a été mis sur les rails conjointement avec les ports rhénans bâlois et a pour but d'améliorer nettement la liaison bateau-train. Il s'agit là de deux projets-clés pour nous, grâce auxquels nous voulons améliorer nettement et à long terme la structure des terminaux aujourd'hui insuffisante.

Quels sont vos projets pour le TC intérieur?

C'est un marché relativement limité en Suisse compte tenu des courtes distances. Il s'agit de développer un système permettant d'assurer la compétitivité sur les courtes distances aussi et donc de rendre le produit plus commercialisable. Avec les bouchons croissants sur les routes et les prix du pétrole durablement élevés, il y aura très certainement de nouveaux potentiels.

Comment comptez-vous développer le TWC?

Le TWC est l'activité essentielle et l'épine dorsale de SBB Cargo. Il génère près de 50 % de notre CA. Il est aussi l'épine dorsale de l'économie suisse, car les principaux chargeurs suisses traitent une grande partie de leur logistique via SBB Cargo et le trafic de marchandises par wagons complets. Ceci est confirmé par le fait que nous sommes de loin le plus grand transporteur de Suisse, avec 23 % des

les structures, mais aussi les systèmes de tarification et le positionnement sur le marché.

SBB Cargo vise depuis longtemps, comme les autres entreprises ferroviaires, une standardisation de ses produits. Qu'est-ce que cela signifie?

Les entreprises ferroviaires n'ont pas encore atteint de standardisation à ce jour, que ce soit dans la spécification des produits, sur le plan technique ou dans les processus. Aujourd'hui nous raisonnons avec une logique commerciale et proposons des solutions individuelles, tant à la vente qu'à la production. Mais le pas vers la logique industrielle est inévitable pour nous. Nous devons, d'une part, définir des éléments de prestations fixes et, d'autre part, réduire drastiquement la diversité de la flotte ou des outils IT. L'introduction de prestations standardisées entraînera d'importants processus de changements, tant à l'interne que chez les clients et partenaires.

Qu'en retireront les clients et quand?

Un premier pas concret sera la standardisation en continu de la chaîne des processus, de l'offre à la facturation. Le produit se composera d'éléments de prestations clairement définis et la facturation sera basée là dessus. Avantage pour le client: il bénéficiera d'une plus grande transparence et pourra ainsi mieux

gérer ses coûts en achetant précisément ce que nous lui livrons et surtout, ce dont il a besoin. Il faudra pour cela adapter certaines solutions individuelles.

Vous êtes CEO depuis trois ans maintenant. Quels sont pour vous les changements essentiels?

Le plus visible, c'est le processus dans le secteur International, où nous nous sommes entièrement réorganisés dans le partenariat avec Hupac. Nous avons tiré les leçons de la libéralisation du rail et fait un grand pas en avant dans ce domaine. Nous avons aussi développé la capacité de gérer notre entreprise plus habilement. Nous avons ainsi réussi à éviter des pertes massives durant la crise. Enfin, une réorientation est en cours dans le trafic intérieur: aucun résultat n'est encore visible, mais les travaux en cours s'annoncent très positifs. Quatrième point: j'aimerais souligner que nous sommes mieux intégrés dans la planification à long terme de l'infrastructure avec Rail 2030. Les besoins de Cargo revêtent une grande importance chez les CFF.

Quelle sera l'évolution de SBB Cargo et du marché du transport en général?

Je suis convaincu que l'exploitation optimale de l'infrastructure rail-route deviendra de plus en plus essentielle. L'insuffisance croissante des infrastructures de transport impose une répartition pragmatique et non dogmatique. Le rail utilise les infrastructures avec une grande

efficacité, et c'est un avantage que nous pouvons exploiter. C'est pourquoi je crois en l'avenir du trafic ferroviaire de marchandises. Je tiens, à ce propos, à souligner que le maintien et le développement de ce dernier ne sont pas uniquement une question d'écologie, mais qu'ils offrent aussi un grand avantage économique à nos clients. Le débat sur les émissions de CO₂, p. ex., prouve bien que la durabilité revêt une importance accrue dans la réflexion entrepreneuriale. Si on y ajoute une efficacité élevée et la qualité, c'est aussi payant financièrement. Le rail a là de bonnes cartes en main, que nous pouvons encore mieux exploiter.

Où en est le positionnement de SBB Cargo au printemps 2011?

Le secteur International est dans la phase de réalisation. Dans le trafic intérieur, nous acheverons la phase de positionnement cette année et passerons à la phase de réalisation l'année prochaine. Un réseau de transport comme celui que nous exploitons en Suisse ne peut toutefois pas être considéré de façon statique. La logistique est une discipline vivante, impliquant de suivre constamment l'évolution du marché.

Vous envisagez donc l'avenir avec optimisme?

Nous devons relever d'importants défis. Mais nous avons élaboré des solutions pour cela et sommes en train de les réaliser. Nous abordons ces défis étape par étape et pouvons déjà nous baser sur les premiers points. ■

Des pertes malgré des prestations de transport en hausse.

SBB Cargo a augmenté sa prestation de transport de 12,3 % en 2010, atteignant 13 111 millions de tonnes-kilomètres nettes. Avec la reprise conjoncturelle, SBB Cargo a surtout enregistré une hausse sensible dans le trafic combiné et les transports pour l'industrie métallurgique. Les trafics internationaux ont aussi augmenté, tandis que la croissance a été beaucoup plus modeste dans le trafic intérieur. Malgré la hausse du volume de transport, SBB Cargo a clôturé l'exercice 2010 avec une perte de 64 millions de francs (2009: -62,5 millions). Le résultat a surtout subi le contrecoup de la faiblesse de l'euro.

La conjoncture favorable a entraîné une hausse massive de 15,4 % des tonnes-kilomètres nettes dans le SA International. Cette évolution positive a toutefois été neutralisée par la faiblesse de l'euro, d'où un produit des transports quasi inchangé par rapport à 2009. Sur le marché intérieur, SBB Cargo a subi le fléchissement conjoncturel des secteurs économiques déterminants. Certaines branches ont même stagné, limitant ainsi la hausse du trafic intérieur. SBB Cargo a nettement gagné du terrain dans le trafic combiné et les transports pour la métallurgie et la chimie. Par contre, les trafics ont stagné dans le bâtiment, et les prestations de transport postal comme les trafics commerciaux ont légèrement chuté.

SBB Cargo met la nouvelle stratégie en œuvre depuis cette année dans le trafic international et élabore le nouveau positionnement dans le trafic intérieur. L'objectif est de fournir un bon système logistique à l'économie suisse.



Des produits laminés en alu sur le rail – avec Xrail, la société Novelis a moins de travail.



Regagner du terrain en Europe, **wagon par wagon.**

SBB Cargo a créé il y a un an l'alliance Xrail avec six autres sociétés ferroviaires européennes. Ensemble, les partenaires veulent redynamiser le trafic de marchandises par wagons complets (TWC) international. Les clients constatent déjà les premières améliorations.

TEXTE: STEPHAN DIETRICH – PHOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«La remise du Swiss Logistics Award à Xrail a été un moment fort et prouve que nous avons posé les bons jalons avec ce modèle de coopération», déclare Sassan Rabet, représentant de SBB Cargo et CEO suppléant de Xrail à Bruxelles (voir encadré). L'alliance doit permettre de rendre le TWC transfrontalier plus rapide, ponctuel et transparent, mais aussi plus simple grâce à la réduction des tâches administratives.

A tous ces niveaux il est nécessaire d'agir. Le TWC international, avec ses voies de raccordement privées, a perdu de son importance ces dernières années et ce, pas uniquement vis-à-vis du transport routier, mais aussi par rapport au trafic de trains complets. Il y a différentes raisons à cela: tout d'abord les procédures administratives complexes entre les différentes entreprises ferroviaires, puis les transports lents et non ponctuels.

Cela va changer à présent. «Notre objectif est un taux de ponctualité d'au moins 90 %», promet Chantal Schilter, Service Manager chez Xrail. Il y aura aussi des améliorations au niveau du délai de soumission des offres. Autrefois, plusieurs semaines s'écoulaient souvent entre la demande et l'offre concrète. Avec Xrail, ce délai doit être ramené à trois jours.

Moins de tâches administratives.

Les premiers succès semblent déjà être au rendez-vous: «Grâce à Xrail, nous avons constaté une nette simplification administrative», explique Bertrand Carrupt, Manager Business Services de Novelis, premier fabricant mondial de produits laminés en alu. Après plusieurs fusions, l'ancienne Alusuisse fait également partie du groupe. Des produits en alu sont acheminés à travers toute l'Europe, en partance et à destination de l'usine de Sierre (VS). «Nos principaux clients européens sont presque tous accessibles par rail, et la sécurité du transport devient un facteur de succès de plus en plus important pour nous», souligne B. Carrupt.

«Un horaire de transport européen, reliant une voie de raccordement à l'autre, doit petit à petit voir le jour grâce à Xrail», explique Chantal Schilter. De plus, le donneur d'ordre a accès aux informations sur le statut de ses transports à tout moment via Internet. En cas de retard, le client est informé et on lui communique la nouvelle heure d'arrivée. Une autre entreprise mise systématiquement sur le trafic ferroviaire et



Sept entreprises ferroviaires, opérant dans onze pays: carte avec les régions européennes desservies par Xrail.

SBB Cargo: Migros, plus grand client de SBB Cargo. A titre d'exemple, le grand distributeur suisse achemine par rail des bananes des ports allemands, des céréales de Hollande ainsi que des articles de camping et des boissons d'Autriche en Suisse.

Markus Helg, responsable des transports internationaux chez Migros, se réjouit de la meilleure collaboration des entreprises ferroviaires européennes et constate les premiers résultats po-

pour le transport ferroviaire (comme l'eau minérale p. ex.) revêtirait une grande importance.

Dans un premier temps, Sassan Rabet veut toutefois se concentrer pleinement sur le développement du réseau dans les pays desservis par l'alliance: «Tandis que les partenaires Xrail misent totalement sur l'avenir du TWC international, on peut constater une tendance inverse ailleurs», remarque-t-il. Mais il ne veut pas abandonner l'espoir d'une future extension du réseau Xrail. ■

Plan de transport européen de voie de raccordement à voie de raccordement.

sitifs: «Le Track & Trace en ligne a créé de la transparence en termes de statut de surveillance, et l'engagement de Xrail en faveur d'une ponctualité à 90 % nous aide dans notre planification», constate-t-il. Dans le trafic avec l'Allemagne, il espère des conditions compétitives avec la route. Pour Migros, une extension du réseau Xrail vers l'Italie et la France, qui lui permettrait de transférer de la route au rail d'autres produits particulièrement adaptés

SBB Cargo bien représentée à Bruxelles.

Xrail a été créée en février 2010 à l'initiative de l'UIC, l'Union internationale des chemins de fer. Le siège de l'alliance se trouve à Bruxelles. Outre SBB Cargo, DB Schenker Rail (Allemagne, transports également au Danemark et aux Pays-Bas), Rail Cargo Austria (Autriche et Hongrie), CD Cargo (République tchèque), Green Cargo (Suède et Norvège), SNCB Logistics (Belgique) et CFL Cargo (Luxembourg) font partie des sept partenaires fondateurs. Un représentant de chaque entreprise siège au comité de direction. SBB Cargo est représentée par Sassan Rabet, CEO suppléant de Xrail.

Train de transit de SBB Cargo pour IFB à Wynigen, près de Berthoud (canton de Berne).



Nouvelles solutions pour l'axe Nord-Sud.

SBB Cargo International traite déjà de gros volumes pour des clients importants. Mener la jeune entreprise vers un succès durable exige une plus grande proximité avec le client, ainsi que la suppression de goulots d'étranglement et de restrictions techniques.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: GIAN VAITL

SBB Cargo International est arrivée sur le marché au début de cette année comme nouvelle entreprise sur l'axe Nord-Sud de la Suisse. Les attentes des clients vis-à-vis de SBB Cargo International sont aussi élevées que claires. Renzo Capanni, Business Unit Manager South chez l'opérateur belge Inter Ferry Boats IFB depuis février 2011, le formule ainsi: «Nous souhaitons un tractionnaire neutre pour le trafic combiné qui offre une productivité élevée allant de pair avec des prestations de qualité et avantageuses en termes de coûts.» IFB transporte quotidiennement 70 trains-navette sur son réseau européen.

SBB Cargo achemine actuellement quelque 60 trains par semaine pour IFB de la France et la Belgique vers l'Italie. Le réseau et les liaisons sont toutefois développés en permanence: l'automne dernier, une nouvelle liaison a été mise en service du nord de la France vers Milan, et en février de cette année, une autre de Zeebrugge à Milan. 50% du volume de transport sont acheminés sous la houlette de SBB Cargo International d'Aix-la-Chapelle, à la frontière germano-belge, vers Bâle, via l'Allemagne. Le reste est assuré via la France par la communauté de production Sibelit à laquelle participent SNCB Logistics, SNCF Fret, CFL et

SBB Cargo. A Bâle, c'est SBB Cargo International qui prend le relais.

Ensemble pour plus d'efficacité.

IFB prévoit d'augmenter de 10% le volume transporté par SBB Cargo International au second semestre. Les représentants des deux parties se sont donc rassemblés dans un groupe de travail «Product Redesign» qui s'est fixé pour objectif d'augmenter nettement le degré d'efficacité du trafic ferroviaire. «Nous sommes satisfaits des prestations de SBB Cargo International jusqu'à présent», résume >

Inter Ferry Boats – vers les quatre points cardinaux.

L'entreprise belge Inter Ferry Boats IFB propose des solutions de transport multimodales sur un réseau européen qui s'étend de l'ouest à l'est et du nord au sud de l'Europe, et relie les principales plates-formes logistiques. IFB exploite en outre ses propres terminaux aux points-clés de la chaîne de transport. Elle fait partie de la nouvelle société anonyme SNCB Logistics SA créée le 1^{er} février et réalise un CA annuel de 250 millions d'euros.

R. Capanni. «Les expériences que nous ferons ces prochains mois en termes de résultats du groupe de travail, mais aussi de neutralité et de performance de qualité seront décisives pour le développement futur de notre collaboration.»

Michail Stahlhut, patron de SBB Cargo International, est lui aussi satisfait de la marche actuelle des affaires. Outre le trafic supplémentaire d'IFB, son entreprise a conclu en janvier un contrat-cadre avec l'opérateur néerlandais ERS Railways pour une collaboration à long terme sur l'axe Nord-Sud. «La machine fonctionne bien et n'est pas grippée. Il s'agit à présent de veiller à ce qu'elle ne manque jamais de carburant», conclut Michail Stahlhut. Autrement dit: pour que la «machine» fonctionne bien, voire mieux, l'entreprise a besoin de clients. M. Stahlhut recherche donc le dialogue, comme chez IFB déjà: «Nous voulons connaître les attentes des clients, savoir où nous pouvons nous améliorer et comment développer nos produits.» Pour ce faire, il veut entamer un «roadshow» au 1^{er} semestre. Sur ce marché ferroviaire où règne une âpre concurrence, il veut se prévaloir de la marque «SBB» qui jouit, selon lui, d'une bonne renommée.

Les capacités sous la loupe.

Le succès ne dépend pas que de la croissance de la clientèle, mais aussi des capacités disponibles. «Si nous pensons à la croissance et à l'efficacité, nous devons aussi réfléchir aux goulots d'étranglement», explique Michail

Stahlhut. Il vise ici, d'une part, l'infrastructure ferroviaire et donc les Etats en tant qu'investisseurs, et, d'autre part, les locomotives disponibles. «Pour réussir dans le trafic transfrontalier, nous avons besoin de nouvelles solutions comme une compatibilité multi systèmes et l'interopérabilité, surtout pour les systèmes de sécurité. Une épuration est nécessaire ici. Il n'est pas possible, p. ex., que deux locomotives du même constructeur ne soient pas compatibles et inutilisables en double traction parce qu'elles ne sont pas de la même série.» Il veut donc dialoguer avec les constructeurs et réaliser des améliorations.

Le succès d'une entreprise ferroviaire internationale dépend aussi de deux autres facteurs: les processus internes et l'interopérabilité du trafic ferroviaire dans son ensemble. «Les arrêts aux frontières doivent être réduits de la même manière que les restrictions techniques

«Relier intelligemment les sites de production industriels européens.»

en matière de capacité du système ferroviaire, comme p. ex. des longueurs de train maximales ou systèmes électriques et de sécurité différents», précise M. Stahlhut. Et puis, il y a l'homme aussi: «De bons mécaniciens polyglottes, formés sur des systèmes différents, sont un grand plus pour nous.»

Dans sa vision d'un avenir lointain, Michail Stahlhut pourrait envisager d'exploiter le savoir-faire de SBB Cargo International sur une autre ligne et d'ajouter un passage supplémentaire à l'axe Nord-Sud actuel via le Brenner, en collaboration avec des partenaires appropriés. «Pour maintenir l'Europe comme plate-forme commerciale mondiale, nous devons, en tant qu'entreprises ferroviaires, relier intelligemment les sites de production industriels européens.» ■

SBB Cargo International: l'offre.

SBB Cargo International a été créée en 2010 par SBB Cargo et l'opérateur combiné Hupac en tant que société neutre et autonome pour le trafic de transit transalpin entre l'Allemagne et l'Italie. L'offre de trains combinés et complets est orientée sur les flux de marchandises internationaux et tient compte du rôle-clé des ports de la mer du Nord dans l'approvisionnement de l'Europe. Grâce à des structures épurées et un système de production cadencé, SBB Cargo International aspire à des offres attractives en termes de prix sur l'axe Nord-Sud.

NOUVELLES DU MARCHÉ

Transport record dans le Gothard.

11,2 x 3,7 x 4,4 mètres et 180 tonnes: telles sont les données d'un transformateur destiné à la sous-station d'Alpiq à Lavorgo (TI). Pendant quatre week-ends, SBB Cargo a transporté l'un de ces colosses construits par Siemens sur un wagon spécial de la société Felbermayr via le Gothard – le plus grand colis qui ait jamais emprunté cet itinéraire. La préparation de ce transport a duré deux ans, car il ne restait que quelques centimètres entre la cargaison et la paroi du tunnel à certains endroits.

Vous trouverez une vidéo de ce transport sur www.sbbcargo.com/trafo



Foto: Alain D. Bollat

Qu'est-ce que CIS?



Track & Trace – la possibilité d'être informé à tout moment sur le statut d'un transport – est aujourd'hui un facteur essentiel dans la logistique. Pour les clients de SBB Cargo et SBB Cargo International, cela est possible grâce au «Cargo Informations System» CIS. Les données d'envoi sont toujours préparées de nuit. En ligne via CIS, les clients peuvent aussi passer des ordres de transport et réserver des wagons. CIS est accessible par le site web www.sbbcargo.com, le manuel d'utilisation au format PDF pouvant être téléchargé sur le lien Cargo online > CIS-online.



Code de comportement pour tous les collaborateurs CFF.

«Le code de comportement définit les règles de comportement qui constituent la base de notre action quotidienne et garantissent la sécurité, la qualité et la durabilité.» Cette nouvelle réglementation est en vigueur dans le groupe des CFF depuis le 1^{er} janvier, et donc aussi chez SBB Cargo. Elle doit aider les collaborateurs dans la réalisation de la stratégie commerciale, qui est axée sur un succès durable.

Le code de comportement régit les différents domaines et les normes de travail, notamment sur les points suivants: protection de la personnalité, discrimination, harcèlement, santé, loi sur le travail, sécurité, communication et information clients. Ou encore environnement et durabilité, anticorruption et conflits d'intérêts, prescriptions légales et directives internes; il régit aussi le comportement en matière de protection des données, de droit concurrentiel et de présentation des comptes.

Ce code de comportement s'adresse à tous les employés des CFF. Les clients ont ainsi la certitude accrue de l'engagement des CFF en faveur de la sécurité, la qualité et la durabilité.

Nouveau site chargé d'histoire pour SBB Cargo International.

SBB Cargo International, axée sur le trafic combiné et de trains complets international, opère à présent depuis Olten.

Le site est idéal et symbolique: SBB Cargo International a établi son siège là où se croisent l'axe suisse Est-Ouest et l'axe international Nord-Sud du trafic ferroviaire. Même l'adresse – Riggensbachstrasse 8 – revêt une importance particulière: c'est à Olten que l'Alsacien Niklaus Riggensbach est devenu chef des ateliers de la Compagnie du Central-Suisse en 1856. Il y a développé un système pour les trains à crémaillère, utilisé pour la première fois en 1871 lors de l'inauguration de la Rigi-Bahn où il est toujours en service.

L'entreprise opère depuis ce site chargé d'histoire, sous la direction de Michail Stahlhut (voir p. 12 et 13). Plus de 600 collaborateurs hautement qualifiés en Suisse, en Allemagne et en Italie sont, 365 jours par an, les garants de la qualité et de la sécurité de SBB Cargo International grâce à leur engagement et à leur savoir.

Contact:

SBB Cargo International, Service Clientèle, Riggensbachstrasse 8, 4600 Olten. Appels depuis la Suisse: 0800 707 100, appels depuis l'Europe: 00800 7227 2224. E-mail: info@sbbcargo-international.com

www.sbbcargo-international.com



Satisfaction de la clientèle en 2010: améliorations dans certains domaines.

Après plusieurs années d'augmentation, la satisfaction de la clientèle a légèrement chuté chez SBB Cargo en 2010. Des mesures efficaces ont toutefois permis de l'accroître nettement dans certains domaines.

Dans l'ensemble, les clients suisses attribuent une note plutôt positive à SBB Cargo avec 7,46 sur 10 (2009: 7,61), certains domaines ayant même été mieux notés que l'année précédente. Les meilleures notes ont été attribuées aux interlocuteurs commerciaux, à la qualité des transports, à la communication et au Service Clientèle. Grâce aux améliorations de 2010, la facturation et la gestion des réclamations ont aussi été nettement mieux notées que par le passé.

La satisfaction par rapport aux transports a également augmenté en 2010. Il en va de même pour l'information sur les irrégularités de transport. SBB Cargo veut continuer à améliorer la qualité et le service. Cette année, l'optimisation portera sur le processus d'offre, le Service Clientèle et la gestion des réclamations.



ChemOil: réduire les coûts logistiques, mais pas la qualité.

ChemOil, la filiale de SBB Cargo, propose des produits individuels pour le transport de matières dangereuses. Son savoir-faire permet à ses clients de réduire les coûts logistiques sans perdre en qualité.

Le produit de raffinerie Refined Benzene Heartcut (RBHC) – un mélange de benzol classé dangereux – est un déchet produit par la raffinerie de Trecate, en Italie du Nord. Pour sa transformation, le RBHC doit être transporté à Rotterdam. Or Rotterdam ne peut accueillir de la marchandise que par voie fluviale. Le rail et le bateau doivent donc être associés dans une solution globale.

Autrefois, des trains complets circulaient de Trecate à Mannheim. ChemOil a optimisé ce transport depuis avril 2007 avec un nouveau concept: au lieu de se rendre à Mannheim, les transports sont acheminés à Bâle - Birsfelden où les attendent deux citernes d'une capacité de 3600 mètres cube. De là, le produit est transporté par bateau, et grâce à cette capacité de stockage intermédiaire, la voie fluviale peut être utilisée même si le niveau du Rhin est très bas. Cette optimisation permet d'économiser toute une composition de wagons, d'où des coûts nettement plus faibles.

De tels concepts de transport de matières dangereuses relèvent de l'activité principale de ChemOil. «Nous figurons parmi les principaux prestataires suisses de solutions sur mesure

pour les transports de matières dangereuses», déclare Richard Seebacher, directeur. «ChemOil bénéficie d'un savoir-faire pratique et concret.»

En collaboration avec SBB Cargo et d'autres entreprises ferroviaires, ChemOil a développé des produits individuellement adaptables pour trains complets, groupes de wagons et wagons isolés. «Nous sommes un logisticien ferroviaire qui se distingue de l'entreprise ferroviaire pure», explique R. Seebacher. Pour «ChemLink» par exemple, des parcs chimiques en Allemagne et au Benelux sont directement reliés à la Suisse et à l'Italie du Nord avec les propres trains de ligne pour des groupes de wagons.

ChemOil assure également pour les clients la gestion complète de la flotte, avec planification et gestion des wagons. Elle peut aussi automatiser le déroulement des ordres et le système de facturation. Les clients peuvent en outre profiter d'un système de Tracking-and-Tracing qui permet de localiser à tout moment les wagons. ChemOil fournit enfin des prestations annexes sur demande.





Cerveaux de fourmis pour logisticiens.

La nature est une source d'enseignement pour nous. La bardane est, par exemple, à l'origine de la fermeture velcro, et la plante de lotus nous a montré comment produire des surfaces autonettoyantes. La nature offre même une solution pour les problèmes logistiques complexes: l'algorithme des fourmis.

TEXTE: ROLAND FISCHER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Les fourmis bâtissent des routes et transportent énormément de choses, sans toutefois connaître la logistique. Elles n'ont pas de tournées coordonnées, ni d'itinéraires imposés par une instance centrale. Personne n'a de vue d'ensemble et pourtant tout fonctionne parfaitement – un phénomène que la science n'étudie que depuis peu et qu'elle appelle «l'intelligence en essaim». Ces petites bêtes sont en quelque sorte les cellules d'un grand cerveau; le peuple des fourmis n'est pas dirigé, il se dirige lui-même.

Tout cela n'a rien de surnaturel ni de mystérieux, mais repose sur des mécanismes

simples qui, répétés mille fois, peuvent aboutir à des solutions «intelligentes». Les développeurs de logiciels se sont inspirés de ce principe et, depuis peu, les logisticiens de la centrale Migros à Zurich bénéficient ainsi du soutien d'essaims de fourmis virtuels pour planifier leurs tournées.

Lorsque les fourmis se mettent en route, dans la nature comme dans l'ordinateur, elles n'ont d'abord pas de cible précise. Elles empruntent des chemins au hasard, tantôt courts, tantôt longs, à la recherche de nourriture à ramener au nid. Ce faisant, elles laissent sur leur passage une trace odorante qui se dissipe rapide-

ment. Celle-ci permet néanmoins de «marquer» de façon répétée les bons itinéraires: ceux-ci sont alors plus facilement choisis par les autres fourmis tandis que les ramifications inintéressantes sont progressivement abandonnées. Et c'est ainsi que se crée automatiquement la route optimale entre la nourriture et le nid.

Essayer au lieu d'étudier.

Il y a plus de vingt ans, ce principe animal «trial and error» a inspiré aux informaticiens un processus d'optimisation, «l'algorithme fourmis». Elaborer une bonne solution sans grande prémonition nécessite étonnamment beaucoup >

moins de calculs que de résoudre correctement un problème de façon mathématique. Calculer un plan de tournées optimal avec un grand nombre de destinations et encore plus d'itinéraires possibles est un travail de titan qui occuperait longtemps même les ordinateurs les plus performants. En revanche, lâcher un essaim de fourmis pour marquer progressivement le meilleur itinéraire, un ordinateur tout à fait courant peu le faire en quelques minutes.

Migros a adopté l'idée. Depuis le début de l'année, l'ordinateur propose chaque matin des tournées, sans pour autant rendre le logisticien superflu. «Le système ne fonctionne qu'en symbiose avec l'homme qui l'utilise», déclare Ruedi Hug, ingénieur en logiciels chez Canta-

Les tournées peuvent changer d'un jour à l'autre, ce qui nécessite de la **flexibilité**.

luppi & Hug et responsable de l'optimisation des logiciels en service chez Migros. Le programme doit être constamment peaufiné par le logisticien. Mais malgré la symbiose, les solutions sont parfaitement autonomes et même parfois surprenantes. Les fourmis virtuelles n'en ont que faire de la routine, ce qui peut restreindre la mise en œuvre pratique. Les tournées peuvent complètement changer d'un jour à l'autre, ce qui nécessite une grande flexibilité non seulement du logisticien, mais tout au long de la chaîne, de l'entrepôt jusqu'au chauffeur. La Poste a d'ailleurs interrompu une phase d'essai avec ce programme pour cette raison.

Mais R. Hug est convaincu qu'il s'agit là de programmes d'avenir pour la logistique: «La prochaine étape serait alors l'optimisation en temps réel, pour réagir de manière dynamique aux situations quotidiennes telles que les conditions de trafic ou les changements de commande de dernière minute.» Mais le grand défi reste ici le flux de données: toutes les informations importantes devraient arriver prêtes à l'emploi dans le cockpit du véhicule. Et cela, même les fourmis ne le maîtrisent pas. ■



Photo: mise à disposition

Trafic ferroviaire de marchandises: **opportunités.**

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

La division mondiale du travail est une mégatendance qui perdure avec les cycles conjoncturels et qui présente autant d'opportunités que d'obligations pour la logistique. Le rail profite de cette tendance lorsqu'il transporte de grandes quantités entre les centres industriels ou les ports maritimes et l'arrière-pays. Cette tendance et celle du transport routier, conditionnée par la structure des marchandises, sont contraires mais peuvent être observées simultanément.

En Europe, l'axe Nord-Sud notamment dispose d'une bonne base grâce à une infrastructure globalement performante, mais devant être renforcée à certains points saturés. La Suisse fournit ici un travail exemplaire dans son intérêt et dans l'intérêt européen, en investissant à long terme. Toutefois, sur les axes Est-Ouest européens, la revitalisation et libéralisation convenues au niveau européen n'ont pas encore porté leurs fruits partout, voire pas encore suffisamment.

La mutation de nombreuses compagnies ferroviaires nationales en entreprises compétitives et l'arrivée de nouveaux prestataires ont créé de nouvelles opportunités, notamment pour les concepts innovants de regroupement des volumes de transport. La logistique est ici bien plus que l'acheminement de marchandises de A à B, c'est une «œuvre globale» de flux d'informations et de matériel, totalement dans l'intérêt du client et offrant une configuration optimale des ressources ferroviaires (locomotives, wagons, personnel, sillons). Même s'il paraît complexe à certains transporteurs, le rail reste un système d'acheminement gérable, énergétiquement très efficace. Et c'est une nécessité actuelle que d'exploiter en continu ces points forts dans le cadre de systèmes logistiques internationaux.

Les clients acceptant le dialogue avec les experts du rail ont autant à gagner que les entreprises ferroviaires orchestrant correctement l'exploitation ferroviaire en période de hausse des prix du pétrole et des quantités de transport.

Le professeur Uwe Clausen est titulaire de la chaire Systèmes et Logistique de transport à l'université technique de Dortmund, directeur du Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) et président de la Fraunhofer Transport Alliance.



Les Suisses sont **plus** que bons dans le rail.

Michail Stahlhut, directeur de SBB Cargo International, a toujours travaillé pour le rail. Une dimension internationale s'offre désormais à lui, mais cela ne devrait pas poser de problème à ce citoyen allemand.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTO: GUY PERRENOUD

Michail Stahlhut est un homme enviable. Il a fait ce dont tous les garçons, beaucoup d'hommes et peut-être aussi certaines femmes rêvent: il a créé en Allemagne une entreprise ferroviaire privée, «y compris l'achat de locomotives et tout ce qui va avec», raconte-t-il sans dissimuler sa fierté, ni sa joie. Bien entendu, ce ne sont pas là toutes les expériences ferroviaires que cet ingénieur en bâtiment et environnement a apporté en Suisse, chez SBB Cargo, loin s'en faut. Il a dirigé un centre de fret de DB Schenker Rail (voir encadré) et accompagné, en tant que directeur, la privatisation de la Ostthannoversche Eisenbahn, pour ensuite assister à nouveau à sa nationalisation. «Le fait que je sois à présent chez SBB Cargo International est une étape logique pour moi: j'ai l'expérience du rail, mais aussi de la privatisation ainsi que d'un environnement nationalisé.»

Apprendre les uns des autres.

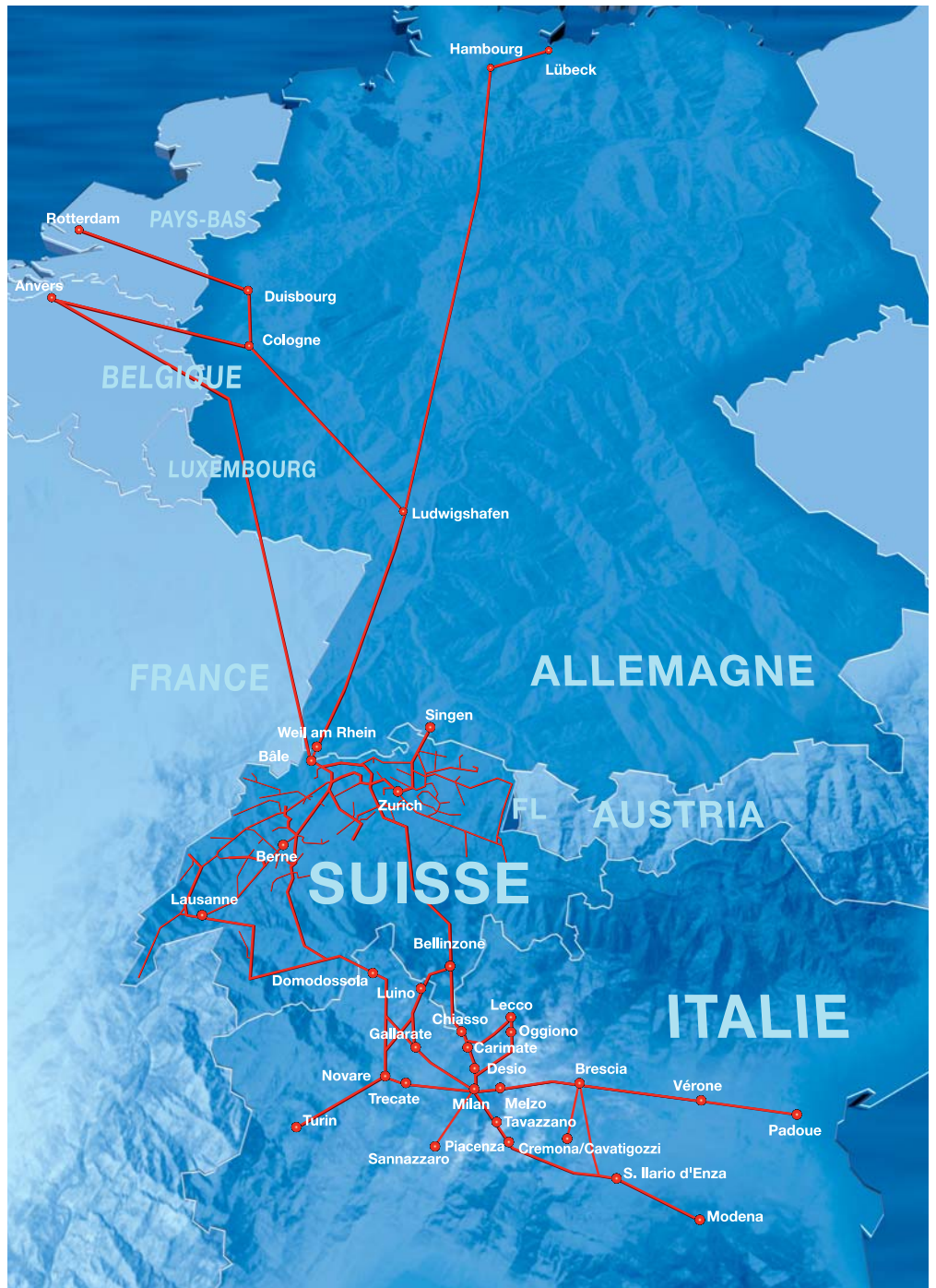
Michail Stahlhut a encore apporté autre chose en Suisse: sa curiosité du pays. «En Allemagne, on disait toujours: les Suisses sont bons, ils pourront t'apprendre beaucoup en matière ferroviaire. Et en venant ici, j'ai constaté que les Suisses sont plus que bons dans le rail et qu'ils peuvent vous apprendre énormément de choses.» Mais il a aussi constaté des différences: «En Suisse, on discute plus longtemps avant de savoir dans quelle direction aller. En revanche, la mise en œuvre est rapide. En Allemagne, on discute moins, mais des changements peuvent intervenir lors de la mise en œuvre.»

Il veut à présent trouver une voie intermédiaire. L'Allemagne, la Suisse et l'Italie doivent apprendre les unes des autres. «Nos différences sont autant d'opportunités pour nous améliorer et avoir une réflexion internationale. Et c'est ce que veulent nos clients.» C'est donc sciemment qu'il organise des rencontres suprarégionales, afin d'interconnecter les différentes mentalités.

Après ses études, **Michail Stahlhut**, 45 ans, est entré dans le monde du rail comme responsable d'un centre de fret de Railion (aujourd'hui DB Schenker Rail). Il a ensuite créé une entreprise ferroviaire privée pour Eichholz Eivel GmbH. Puis il est devenu directeur de la Ostthannoversche Eisenbahn OHE, deuxième entreprise ferroviaire allemande pour le trafic des voyageurs et cinquième pour le trafic de marchandises. Après la vente de OHE à la société britannique Arriva plc, il est devenu directeur et responsable technique d'Arriva Allemagne GmbH. Depuis l'automne 2010, M. Stahlhut est directeur de SBB Cargo International.

Il y a une chose que Michail Stahlhut n'a jusqu'à présent pas emmené en Suisse: sa famille. Il n'a pas voulu imposer de fréquents déménagements à son fils et à sa fille qui vont tous deux à l'école primaire. C'est pourquoi M. Stahlhut a installé un «hub familial» à Dortmund, où vit aussi le reste de sa famille. Il a donc vécu en tant que pendulaire entre ces deux pays ces derniers mois.

Et il en restera ainsi jusqu'à nouvel ordre, même après son déménagement à Olten; le déménagement de la famille est toutefois envisagé. Jusqu'à présent, il consacrait de toute façon toutes ses journées au travail pendant la semaine. Durant les cent premiers jours, il n'a même pas touché une seule fois son saxophone, bien que la musique compte beaucoup pour lui. Cet adepte de l'athlétisme et de la course à pied n'a pas encore enfilé non plus ses chaussures de jogging. Michail Stahlhut voit le côté sportif de la chose: «Nous voulons faire de SBB Cargo International une entreprise fructueuse d'ici à deux ans. Ce n'est pas une tâche facile, mais il faut savoir faire face, sinon ce n'est pas la peine de prendre le départ.» ■



3 questions.

Quelle a été votre 1^{re} prestation logistique?
 «Lorsque j'avais onze ans, mes parents ont acheté une maison des mines. Le sol de la cuisine a dû être nivelé. Mon travail consistait à faire tourner la bétonnière.»

A quoi vous fait penser le mot chaos?
 «A mon atelier, dans ma cave à Dortmund, qui sert de temps en temps à mes enfants et à leurs amis comme atelier pour ados.»

Quel talent auriez-vous voulu avoir?
 «En tant que fan de football invétéré, j'aimerais vraiment savoir bien jouer. Ce qui me console un peu, c'est que mon fils évolue si bien dans ce sport; à douze ans, il est déjà meilleur que moi.»

Impressum.
 cargo 2|11. Mai 2011. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. Rédaction Heini Lüthy (direction), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. Graphisme/Composition 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)43 233 88 84, 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-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle, Suisse

Service Clientèle:

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

SBB Cargo International
 Riggensbachstrasse 8
 4600 Olten
 Suisse
 Tél. Suisse 0800 707 100
 Tél. Europe 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.com

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

FSC
 MIXTE
 Papier issu de sources responsables
 FSC® C016087

myclimate
 neutral
 Imprimé
 No. 01-11-320097 - www.myclimate.org
 © myclimate - The Climate Protection Partnership



SBB CFF FFS Cargo

Nous vivons dans un monde globalisé. Pour réussir, il faut agir en réseau et ce, aussi à échelle nationale. CFF Cargo parvient à allier efficacité et durabilité. Nous fournissons tous les jours des prestations de transport fiables à nos clients et ouvrons ainsi la voie à un avenir durable des transports pour l'économie suisse. *transport logistic* 2011 à Munich: rendez-nous visite dans l'espace en plein air, stand FGL 804/1.



Nous sommes là où l'économie est efficace.