

# cargo

**Cellulose pour papier.** Les Papeteries Cham-Tenero importent leur matière première par bateau et par rail. 6

**Entrepôts pour produits semi-finis.** Le fabricant d'appareils électroménagers V-Zug mise sur SBB Cargo. 10

**Transport combiné pour le ciment.** Un système d'avenir pour le transport du ciment. 14

**Une aciérie pour la Chine.** Ou comment une aciérie de Dortmund se retrouve aujourd'hui à Jinfeng. 16



## Ballast. 4

Quatrième conférence sur le transport des marchandises dangereuses. Cinquantième Re 482. Millième Hbbillns.

## Cellulose pour papiers spéciaux. 6

Les Papeteries Cham-Tenero importent la cellulose exclusivement par bateau et par rail.

## Produits semi-finis pour voitures. 9

Interview de Kurt Kuonen, responsable de la logistique chez Novelis.

## Hottes pour cuisines modernes. 10

Le fabricant d'appareils électroménagers V-Zug mise sur SBB Cargo.

## Pétrole pour tout le pays. 12

Vopak (Bâle) approvisionne la Suisse en combustibles et en carburants.

## Innovation pour le transport de ciment. 14

Grâce au rail, la société Jura Cement évite les embouteillages du soir près de Zurich.

## Une aciérie pour la Chine. 16

De Dortmund à Jinfeng Town: le plus grand déménagement de l'histoire industrielle.

## Nouveaux trafics pour le transport Nord-Sud. 17

SBB Cargo poursuit son développement sur le tronçon Nord-Sud.

## Un directeur atypique pour SBB Cargo Italia. 18

Marco Terranova veut réconcilier les transporteurs italiens avec le rail.

**Photo de couverture:** cellulose destinée aux Papeteries Cham-Tenero de Cham (canton de Zoug). Cham-Tenero importe 90% de ses matières premières par voie maritime, fluviale ou ferroviaire.

### Souhaitez-vous vous abonner gratuitement?

Vous trouverez le formulaire en ligne sur: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin). Vous recevrez ainsi *cargo* quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

### Changement d'adresse ou d'abonnement

Veillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)51 229 00 69 ou par courrier à

SBB Cargo, Magazine logistique cargo,  
G-MS-MK, Elsässertor, 4065 Bâle, Suisse

## Impressum.

**cargo 4|06.** Décembre 2006. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Martin Radtke (responsable), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favo Werbeagentur, Bâle. **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)51 229 06 19, fax +41 (0)51 229 06 66, [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

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



Adrian Keller (à gauche), Nicolas Perrin (à droite).

«Nous vous garantissons des prestations de transport sûres, efficaces et ponctuelles.»

Chères lectrices, chers lecteurs,

Début 2007, l'organisation de SBB Cargo sera complètement remaniée. Les opérations de transport seront désormais réparties sur deux secteurs d'activité – «Suisse» et «International». Le secteur «Maintenance» (actuellement Service matériel roulant) assurera la maintenance des locomotives et des wagons de marchandises.

Le principal objectif de cette réorganisation est de pouvoir mieux s'adapter aux divers besoins de la clientèle.

Les clients du trafic international recherchent avant tout des prestations effectuées d'un seul tenant: des ports de la mer du Nord jusqu'en Italie du Nord via le bassin de la Ruhr, et vice versa. Il s'agit d'acheminer des marchandises sur des distances de 400 à 1000 kilomètres. Dans un marché caractérisé par la libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises et la concurrence du trafic routier, le secteur International prône la proximité avec la clientèle, la flexibilité, des prix conformes au marché et la ponctualité. Son offre s'étend de la simple prestation de traction aux prestations globales rail/route, en passant par les groupes de wagons. Sur la base d'un vaste savoir-faire, ce secteur peut proposer aux clients des solutions spécifiques en collaboration avec les filiales allemande et italienne et avec ChemOil Logistics SA.

En Suisse, les clients ont d'autres exigences: ils ont surtout recours au trafic par wagons complets et veulent que leurs wagons ou groupes de wagons rallient leur destination pendant la nuit. Les wagons de marchandises sont en effet autorisés, en Suisse, à circuler de nuit. De jour, les routes menant aux principaux centres économiques sont de plus en plus encombrées. Les clients apprécient donc de disposer d'un réseau ferroviaire dense.

Dans le trafic import-export, ils misent aussi sur un système ferroviaire performant, garant de transports fiables, à des prix attractifs. Et souvent, en plus du transport, ils veulent une bonne synchronisation avec d'autres transporteurs ou processus logistiques de l'entreprise. Le secteur Suisse propose à ces clients une gamme de produits très variés, adaptés aux différents besoins. L'offre est fondée sur le réseau de base du trafic par wagons complets desservi quotidiennement, ainsi que sur l'importation et l'exportation de marchandises. SBB Cargo propose par ailleurs des solutions taillées sur mesure pour des clients et/ou des branches spécifiques.

Cette nouvelle répartition des transports en deux secteurs d'activité permettra de se concentrer davantage sur les besoins des clients. Elle est axée sur les principes de base de SBB Cargo, plus pertinents que jamais: garantir des prestations de transport sûres, efficaces et ponctuelles.

La présente édition vous donnera un aperçu de la diversité de nos prestations à l'appui des transports de produits semi-finis. Nous vous souhaitons une agréable lecture!

**Nicolas Perrin**

Nommé Responsable  
Secteur d'activité International

**Adrian Keller**

Nommé Responsable  
Secteur d'activité Suisse

## Quatrième conférence sur le transport des marchandises dangereuses dans le port de Birsfelden.



Exercice de démonstration par le *Christophorus* des sapeurs-pompiers de Bâle.

**Mi-septembre, Vopak et Petroplus ont organisé ensemble et mené à bien, sous la houlette de ChemOil Logistics SA, filiale de SBB Cargo, la quatrième conférence sur le transport des marchandises dangereuses.**

Les professionnels de la branche ont surtout débattu des mesures de sécurité pour les transports d'huile minérale. Une grande partie des combustibles et des carburants utilisés en Suisse arrivent par navigation fluviale au port de Birsfelden. La distribution dans le pays s'effectue en partie par voie routière, mais aussi et surtout par le rail.

A la suite de quelques exposés spécialisés qui ont notamment porté sur les modifications du RID 2007, les sapeurs-pompiers de Bâle ont fait la démonstration du fonctionnement du bateau *Christophorus*, utilisé entre autres pour éteindre les incendies dans le périmètre du port et le long des rives.

## Cinquantième locomotive pour le trafic transfrontalier.

**Au mois d'août, SBB Cargo a mis en service la cinquantième locomotive bicourant de type TRAXX F140 AC 1/2 de Bombardier Transportation.**

Le mandat confié en 2001 par SBB Cargo à la société Bombardier est désormais rempli: la cinquantième locomotive, connue en Suisse sous le sigle CFF Re 482, a été réceptionnée. Les premières locomotives électriques pour trains de marchandises, qui circulent essentiellement en Allemagne et en Suisse, avaient été livrées en 2002.

Les véhicules construits dans l'usine Bombardier de Kassel ont été développés tout spécialement pour le trafic marchandises international et peuvent circuler dans les pays dont les réseaux ont une tension à la caténaire de 15 ou 25 Kilovolt en courant alternatif. Ils disposent chacun de deux pantographes, un pour l'Allemagne et un pour la Suisse. Comme ils sont équipés des systèmes de sécurité en vigueur dans les deux pays, le changement de locomotive à la frontière n'est plus nécessaire.





## Nouveau Responsable Marketing & Sales International.



**SBB Cargo renforce ses activités internationales et crée le poste de Responsable Marketing & Sales International, confié à Thomas Riesterer. La gestion des produits fait également partie de ses responsabilités.**

Thomas Riesterer, 45 ans, est entré en fonction chez SBB Cargo le 1<sup>er</sup> novembre. Son objectif: renforcer le positionnement des prestations et des produits sur le marché. Il poursuivra à cet effet le développement du Key Account Management sur le plan international. Ce spécialiste confirmé en vente et marketing était jusqu'ici Head Corporate Marketing & Sales dans l'entreprise autrichienne de transport et de logistique Gebrüder Weiss. Il s'était auparavant occupé de l'implantation de la Gebrüder Weiss AG en Suisse, en tant que directeur.

Thomas Riesterer a suivi une formation de commerçant d'expédition, puis s'est spécialisé comme expert du trafic. Il prépare actuellement un MBA à la «Sales Manager Akademie» de Vienne.

## L'armée dans l'atelier industriel de Bellizone.



**Christophe Keckeis, Chef de l'armée suisse, a visité début octobre l'atelier industriel de Bellinzona en compagnie d'attachés militaires.**

La rencontre annuelle des hauts militaires en provenance des Etats-Unis, d'Ukraine, d'Italie, de Russie, de Lituanie, d'Egypte et d'Allemagne s'est achevée par une visite de l'atelier industriel de Bellinzona, où ils ont eu un aperçu de la variété des travaux de maintenance qui y sont effectués.

## Livraison du millièm wagon à parois coulissantes.

**SBB Cargo a réceptionné en septembre le millièm wagon à parois coulissantes de la société Greenbrier Europe.**

La livraison de ce wagon marque la fin d'un processus de production qui a parfaitement fonctionné. Cette étape représente un jalon supplémentaire dans la modernisation constante du parc de wagons de SBB Cargo. Le concept des parois coulissantes en aluminium répond de façon optimale aux besoins des clients. La structure des wagons repose sur un constat simple: plus un wagon est léger, plus les marchandises transportées peuvent être lourdes. Les wagons à parois coulissantes présentent une capacité de charge maximale de 28,5 tonnes, offrant une grande marge de manœuvre dans le transport de marchandises très diverses, en palettes ou en vrac.

**Fiche technique des wagons à deux essieux et à parois coulissantes (Hbbillns)**

Poids à vide:	16,5 t (avec 6 cloisons intermédiaires)
Capacité de charge maximale:	28,5 t
Longueur hors tampons:	16,5 m
Volume de chargement:	119 m <sup>3</sup>
Surface de chargement:	44 m <sup>2</sup>
Vitesse maximale:	avec chargement 100 km/h; à vide 120 km/h





**Papier** suisse à base  
de **cellulose** canadienne.

**Papiers de base pour les étiquettes de bouteilles ou autocollantes, papiers d'emballage souples pour les sachets de soupe, papiers spécifiques pour l'intérieur des paquets de cigarettes – les papiers spéciaux des Papeteries Cham-Tenero SA sont partout. En tant que transporteur fiable, SBB Cargo veille à ce que la production de papier ne soit jamais interrompue.**

Elle est vieille. Si vieille que c'est l'un des derniers spécimens de sa catégorie. Malgré tout, la locomotive à accumulateurs des Papeteries Cham-Tenero SA est encore en parfait état et sert au quotidien. Fabriqué en 1919, ce tracteur de manœuvre jaune, qui fonctionne sur batteries, tire jusqu'à dix fois par jour des wagons à parois coulissantes de SBB Cargo vers le périmètre de la fabrique.

Ces wagons sont chargés de cellulose, matière première destinée à la production de papier. Les balles de cellulose viennent de loin: d'Amérique du Sud, du Canada, de Scandinavie et de la péninsule ibérique. Elles sont acheminées par bateau vers les ports de la mer du Nord – Vlissingen, Gand, Anvers ou Rotterdam –, où elles sont transbordées pour être transportées à Bâle par voie fluviale.

#### Deux livraisons par jour.

SBB Cargo prend alors en charge la cargaison qui est transbordée sur des wagons dans les ports rhénans, puis acheminée à Cham en l'espace d'une journée, via le centre Cargo régional de Rotkreuz. SBB Cargo procède à deux

livraisons par jour, à six heures et à dix heures du matin – mais ne pénètre pas dans l'enceinte de la fabrique. Son mandat s'achève lorsque la marchandise rallie deux voies industrielles, derrière la gare. Le tracteur de manœuvre se charge des 1500 derniers mètres.

«**Nous importons la totalité de notre cellulose par bateau et par rail, soit 70 000 tonnes par an.**»

Rudolf Marty

«Nous importons 90 % de nos matières premières par bateau et par rail ou exclusivement par rail, ainsi que la quasi-totalité de la cellulose, soit 70 000 tonnes par année», déclare Rudolf Marty, responsable des achats. Et ce, depuis près de cent ans, puisque les Papeteries Cham-Tenero SA ont installé leur propre raccordement ferroviaire au début du siècle dernier. Mais l'histoire de la société est bien plus an-

cienne. En 2007, on fêtera le 350<sup>e</sup> anniversaire de la construction du moulin à papier sur la Lorze.

#### Un partenariat de longue date.

La collaboration entre la fabrique de papier et SBB Cargo date elle aussi de cent ans. «La livraison par rail nous permet de répartir sur toute une journée le déchargement de la cellulose, jusqu'à 1000 tonnes parfois», explique Rudolf Marty. Outre cet avantage en termes de temps, l'aspect écologique joue également un rôle, ce système délestant chaque année les routes de quelque 2800 trajets par camion.

Les deux autres principales matières premières sont aussi livrées à Cham par rail: le kaolin, qui donne au papier sa brillance, son grammage et sa rigidité, et le carbonate de calcium, qui entre dans la composition des papiers mats. Ces éléments que l'on trouve à l'état de poudre sont liquéfiés en Europe, avant d'être transportés par wagons-citernes.

Pour l'élaboration de leurs papiers spéciaux haut de gamme, les Papeteries Cham-Tenero ont également besoin de produits chimiques. Ceux-ci sont acheminés par camion dans le ▶



En pleine forme malgré ses 87 ans: le tracteur de manœuvre «Marie» des Papeteries Cham-Tenero SA.





Grâce au transport ferroviaire, Cham-Tenero fait chaque année l'économie de 2800 trajets par camion.

canton de Zoug, «puisque nous passons nos commandes à court terme», argumente Rudolf Marty, «et que nous disposons de capacités de stockage réduites pour ces produits». L'amidon de pommes de terre est aussi livré par camion. Il favorise l'amalgame des fibres de la cellulose dissoute dans l'eau, et donc la formation du papier.

### Des papiers spéciaux pour l'Europe et les pays d'outre-mer.

Pour l'exportation, le rapport rail-route est pratiquement inversé: 80 % des papiers spéciaux sont vendus en Europe et la livraison aux entreprises qui les transformeront s'effectue par camion. Les 20 % restants des rouleaux de papier sont avant tout destinés à l'Amérique et à l'Asie, et refont à l'envers le trajet parcouru par la cellulose. Pour ce faire, les wagons porte-conteneurs sont tirés par la locomotive à accu-

mulateurs sur les voies industrielles puis confiés à SBB Cargo.

Malgré son âge respectable, le tracteur de manœuvre n'a pas encore été baptisé officiellement, même si les collaborateurs l'appellent volontiers «Marie» ou «Marilie». C'est vrai qu'il les laisse rarement tomber. L'été dernier pourtant, la plus grande locomotive à accumulateurs de Suisse a été immobilisée: en raison d'un régulateur défectueux, «Marie» a été contrainte à deux mois de pause. En effet, il est presque impossible de trouver encore des pièces détachées et chaque élément doit être fabriqué individuellement. La aussi la collaboration avec SBB Cargo s'est avérée payante, puisque les pros de la logistique ont apporté leur concours avec une locomotive de remplacement.

Texte: Reto Neyerlin. Photos: Dorothea Müller.



### Le papier du spécialiste.

Les Papeteries Cham-Tenero SA tirent leur origine du moulin à papier sur la Lorze fondé en 1657. La petite fabrique de papier locale s'est développée au fil des siècles pour devenir une société moderne et active dans le monde entier. Son siège central est à Cham et les quelque mille employés de ses cinq usines sises en Suisse, en Italie et en Norvège fabriquent chaque année 260 000 tonnes de papiers spéciaux.



Le responsable des achats, Rudolf Marty, importe 70 000 tonnes de cellulose par année.

### clair & net

<b>Gare de départ</b>	Ports rhénans de Bâle
<b>Destination</b>	Cham
<b>Distance</b>	115 train-kilomètres
<b>Marchandise</b>	Cellulose
<b>Wagons</b>	Wagons à parois coulissantes
<b>Destinataire</b>	Papeteries Cham-Tenero SA



# Un poids **lourd** en matière d'alliage **léger**.



## **Kurt Kuonen, 52 ans,**

est responsable de la logistique d'expédition de Novelis Switzerland SA depuis sa fondation en Valais, à Sierre. Unique représentante de sa branche en Suisse, cette entreprise fabrique des produits semi-finis en aluminium pour l'industrie automobile. L'année dernière, ses 330 collaborateurs ont généré un chiffre d'affaires de 297 millions de francs (186,5 millions d'euros). Novelis est née de la séparation d'avec Alcan Inc. qui avait racheté la société Pechiney avec l'approbation de la commission européenne de la concurrence. En raison du monopole prévisible d'Alcan, les autorités avaient réclamé son démantèlement et sa restructuration dans un délai de deux ans. C'est ainsi qu'est née Novelis Europe, de loin le groupe leader en Europe dans sa branche.

## **Kurt Kuonen, Novelis exporte chaque année 70 000 tonnes de produits semi-finis en aluminium pour l'industrie automobile. Où et comment se procure-t-elle les matières premières?**

**Kurt Kuonen:** Nous importons le métal sous forme de lingots par voie maritime, principalement de Russie, du Brésil et d'Islande, via Rotterdam. La marchandise est acheminée en Suisse par le rail, à 80 % par SBB Cargo. Celle-ci convoie les lingots vers la fonderie de Steg, où ils sont fondus en barres. La livraison à notre usine de Sierre, située 20 kilomètres plus à l'ouest, s'effectue aussi en train.

## **Novelis transforme les barres en tôles, en bandes, voire en coils. Qu'en font les fabricants automobiles?**

Différents produits, essentiellement des composants extérieurs pour le capot, les portes latérales et arrière, mais aussi des éléments intérieurs et des carrosseries complètes.

## **Où votre société exporte-t-elle les produits semi-finis?**

90 % de nos clients se trouvent en Europe – dont les quatre cinquièmes en Allemagne et le reste en Suède, en France, en Italie et en Grande-Bretagne. Les Etats-Unis font également partie des clients, mais dans une très faible mesure.

## **Quels sont les principaux destinataires en Allemagne?**

BMW à Dingolfing, Audi à Neckarsulm et Ingolstadt, ainsi que DaimlerChrysler à Sindelfingen et à Brême. Nous livrons également des produits à notre société-sœur de Nachterstedt, qui les transforme et les revend. Nous fournissons à ces entreprises réunies 60 000 tonnes d'aluminium laminé par an.

## **Comment les tôles et les bandes Novelis y sont-elles acheminées?**

En train et en camion. A noter que nous effectuons une grande partie de nos transports par la route, soit les deux tiers du trafic d'exportation.

## **Qui assure les transports ferroviaires vers BMW, Audi et DaimlerChrysler?**

SBB Cargo exclusivement. Afin de réduire les risques de dommages, nous utilisons des wagons munis de cloisons de séparation, ainsi que des wagons-bennes spécialement conçus pour le transport de coils.

## **Pourquoi donner la préférence aux camions, alors que les wagons peuvent contenir deux fois et demie plus de marchandises?**

Cela est lié aux délais de livraison très serrés. Les camions, dont les tarifs de fret sont nettement plus élevés, rallient les entrepôts des destinataires dans les 48 heures; le trajet en train dure un bon tiers de plus. Le respect des délais ne nous laisse donc pas le choix.

## **Prévoyez-vous d'augmenter la proportion dévolue au rail?**

Sur le marché européen, nous sommes encore une jeune entreprise. Novelis Switzerland affiche cette année une croissance réjouissante et entend confier davantage de transports au rail en 2007 – à condition de disposer des capacités correspondantes et de tarifs raisonnables. Dans cette optique, le partenariat avec un seul transporteur, en l'occurrence SBB Cargo, nous tient

« **Le partenariat avec un seul transporteur professionnel nous tient vraiment à cœur.** »

Kurt Kuonen

à cœur. Nous examinons en ce moment la possibilité de lui confier les 20 % restants du trafic de métal brut de Rotterdam à notre fonderie.

## **Quel rôle joue SBB Cargo par rapport à votre entreprise?**

Sans conteste celui d'un partenaire stratégique. Il s'agit d'une entreprise fiable, ponctuelle, qualifiée et conforme au niveau du marché sur le plan tarifaire. De plus, le rail devance le camion sur deux points primordiaux: il peut assumer des volumes importants et opérer en saut de nuit.

## **Avez-vous néanmoins quelques reproches à l'endroit de SBB Cargo?**

Deux seulement. SBB Cargo devrait repenser la politique de son parc en mettant à disposition une plus large palette de types de wagons appropriés. Quant au schéma de facturation des frais de transport, il ne correspond pas à ce que j'attends dans l'idéal; je plaide en faveur du système de paiement simplifié.

Interview et photo: Wilf Seifert.



## Des hottes pour V-Zug.

**Le célèbre spécialiste de l'électroménager V-Zug fait totalement confiance à SBB Cargo pour transporter ses hottes aspirantes.**

Lorsque les 31 palettes de hottes aspirantes sont déchargées à 9 heures du matin chez V-Zug, elle ont déjà un long voyage derrière elles: elles ont traversé en train le Nord de l'Italie, le Tessin et la Suisse centrale. Les hottes qui aspirent la vapeur au-dessus de la cuisinière familiale, sont fabriquées en Italie. Dans la localité italienne de Fabriano près d'Ancona, la société Elica fabrique les hottes aspirantes que lui commande V-Zug.

Puisqu'il manque une correspondance ferroviaire au début de la chaîne logistique, les hottes aspirantes sont transportées à Desio par camions. Là, elles sont transbordées sur des trains de marchandises et SBB Cargo se charge du fret. Jürg Hangartner, conseiller à la clientèle chez SBB Cargo, précise que V-Zug a pu proposer un rapport qualité-prix attrayant: «De plus,

des arguments logistiques internes ont été déterminants. La livraison et le déchargement s'effectuent sur une rampe ferroviaire, et cela convient au client.» V-Zug a aussi opté pour le transport ferroviaire parce que les hottes aspirantes sont

« Il s'agit d'un super service ferroviaire, que nous apprécions énormément. »

Matthias Hirzel

extrêmement volumineuses. «Avec la société de production, nous sommes convenus que la livraison se ferait en une semaine. A cet égard,

l'exploitation optimale des wagons est plus importante à nos yeux qu'une livraison à une date précise», conclut Hirzel.

**Des wagons pour un stockage à court terme.**

Le client conserve toutefois une vue d'ensemble: le transporteur routier prévient toujours V-Zug par fax, lorsque les wagons sont en route. Les wagons de marchandises atteignent en une journée Rotkreuz, où ils sont garés et mis au dépôt. Matthias Hirzel constate que pour V-Zug, il est primordial de pouvoir utiliser des wagons comme entrepôt roulant à court terme: «Quand les wagons sont à Rotkreuz, SBB Cargo nous en informe et nous pouvons décider quand ils doivent nous envoyer un wagon. Il s'agit d'un





Des produits semi-finis pour lave-vaisselle attendent le montage final.

super service ferroviaire, que nous apprécions énormément.»

**Une meilleure répartition du travail.**

A l’instant propice pour V-Zug, il suffit d’un coup de fil pour convenir d’une livraison pour le lendemain matin. Via la voie de desserte, le wagon (il peut y en avoir deux ou trois, mais c’est rare) va directement sur le site de la société, en direction de l’entrepôt à chambres hautes. Autre avantage pour V-Zug: les collaborateurs du service d’expédition, avec huit heures sans frais, bénéficient d’une marge de manœuvre beaucoup plus grande pour décharger et ne doivent pas se conformer aux obligations d’un chauffeur. Pour V-Zug, cette flexibilité est l’argument majeur à l’origine de la décision de collaborer avec SBB Cargo comme partenaire.

«Grâce au haut niveau de flexibilité et de fiabilité que SBB Cargo nous garantit, nous pouvons mieux répartir le travail sur la journée. Cela se répercute sur notre rentabilité», explique Hirzel, responsable logistique. De plus, il bénéficie du fait que chez SBB Cargo, il puisse s’adresser à une seule et unique personne, le conseiller à la clientèle Jürg Hangartner, un interlocuteur compétent, qui suit un problème lorsque quelque chose ne tourne pas rond: «Nous sommes très contents du service de conseil à la clientèle.» Chez V-Zug, on se préoccupe aussi beaucoup de l’environnement. Les transports ferroviaires aident l’entreprise zougoise à respecter la norme écologique ISO1401.

Texte: Susanne Wagner. Photos: Hansjörg Egger.



Le stockage coûte de l’argent – c’est pourquoi les wagons sont aussi utilisés comme entrepôt.



**V-Zug: Innovation et tradition.**

V-Zug SA est le fabricant et fournisseur suisse leader dans l’équipement d’appareils électroménagers tels que les lave-vaisselle, fours, lave-linge et sèche-linge. Outre des activités de développement menées dans son propre laboratoire de recherche et la production d’appareils électroménagers haut de gamme, le leader sur le marché V-Zug commercialise aussi des articles comme les hottes aspirantes que SBB Cargo transporte. La société, qui appartient aujourd’hui au groupe Metall Zug, fut fondée en 1913 sous le nom de Verzinkerei Zug. Elle fabriquait des lessiveuses galvanisées. Depuis la fusion de la fabrique d’articles métalliques Metalli avec la société Verzinkerei Zug, l’entreprise s’appelle V-Zug. Les clients de V-Zug sont des magasins spécialisés, des cuisinistes ainsi que des installateurs sanitaires. En 2005, 1268 collaborateurs ont réalisé un chiffre d’affaires de 364 millions de francs (230 millions d’euros). V-Zug transporte 10 à 15 % de ses marchandises par le rail, soit en moyenne un wagon par jour.

**clair & net**

<b>Lieu de départ</b>	Fabriano, Italie
<b>Destination</b>	Zoug, canton de Zoug
<b>Transbordement</b>	Desio, depuis des camions dans des wagons
<b>Marchandise</b>	Hottes aspirantes
<b>Destinataire</b>	V-Zug SA
<b>Type de wagon</b>	Wagons à parois coulissantes





## La Suisse tributaire d'entreprises spécialisées.

**L'approvisionnement de la Suisse en combustibles et carburants vitaux nécessite une imbrication serrée des transports par navigation fluviale, par le rail et par camions. Une tâche importante incombe à SBB Cargo dans cette chaîne logistique.**

L'essentiel de l'approvisionnement de la Suisse en combustibles et carburants dépend littéralement de quelques entreprises spécialisées bâloises. Elles prennent en charge dans leurs installations d'extinction les précieux liquides venus des ports ARA (Anvers, Rotterdam, Amsterdam) par tanker fluvial, stockent le fret dans des parcs de réservoirs de stockage pour le pétrole et selon les besoins, transfèrent les produits par pompage dans des citernes ou des camions aux fins d'une distribution nationale. Le transbordement apparemment simple nécessite d'énormes dépenses infrastructurelles.

### **Navigation fluviale et rail.**

La société Vopak (Suisse) SA de Birsfelden est le leader régional de la branche et l'une des plus grandes entreprises de son genre à l'échelle nationale. Elle détient 30 % de parts du marché dans la région de Bâle. La filiale de la société néerlandaise Royal Vopak BV a une capacité de stockage de 347 000 mètres cubes dans 68 réservoirs, chacun ayant une contenance allant de 300 à 20 000 mètres cubes. Le débit annuel de Vopak est tout aussi impressionnant: 1,2 million de mètres cubes.

Quatre cinquièmes de son activité concer-

nent les combustibles et les carburants, les 20 % restants étant constitués par des produits chimiques liquides. En 2005, la société s'est occupée du fret de 600 bateaux entrants et de 120 bateaux sortants. Ces derniers ont chargé du fuel lourd en provenance de raffineries suisses, à destination du groupe de ports ARA. A la même période, Vopak a chargé 900 compositions de trains de 20 wagons citernes chacune ainsi que 10 000 camions avec un très vaste choix de produits divers.

Normalement, Vopak reçoit son approvisionnement par le Rhin. «La navigation fluviale»,



Le «moyen de transport le plus sûr, le plus écologique, le plus productif, le plus économique»: le transport fluvial.

dit Severin Plüss, Managing Director de Vopak, «est le moyen de transport le plus sûr, le plus productif, le plus économique et le plus écologique.» L'approvisionnement par le rail s'avère judicieux et compétitif notamment sur les plus courtes distances depuis les raffineries allemandes. Il souligne que lorsque le niveau des cours d'eau est trop bas (étiage), inconvénient sporadique des fleuves en hiver, le rail reste le premier choix.

## « SBB Cargo est notre partenaire privilégiée pour livrer le Mittelland. »

Severin Plüss

En conséquence, la région de Bâle est approvisionnée en combustibles et en carburants à 80 % par le Rhin et à 20 % par le rail. Le chemin de fer joue toutefois le rôle principal dans les activités de distribution de Vopak en Suisse. Tandis que les camions assurent les destinations dans la zone d'activité de Bâle, l'approvisionnement de tout le Mittelland se fait par le rail – et là encore à 90 % par SBB Cargo «notre principale partenaire» selon les termes de Severin Plüss.

### Les deux tiers par le rail.

Severin Plüss, âgé de 36 ans, cet ancien responsable Marketing et Vente chez ChemOil Logistics, une filiale de SBB Cargo, a repris en octobre 2005 les mêmes fonctions chez Vopak, dont il devient le directeur six mois plus tard. Dans cette nouvelle constellation aussi, les deux entreprises entretiennent de bonnes relations

de partenariat. Professionnel incontesté dans les activités de logistique traitant de marchandises dangereuses à base de produits chimiques et oléagineux, Plüss a récemment observé que l'intermodalité dans les transports s'orientait nettement en faveur du rail.

«Pour le transport des produits pétroliers au départ des ports rhénans de Bâle, les deux tiers des transports nationaux s'effectuaient par la route et seul un tiers utilisait des véhicules ferroviaires; depuis lors, le rapport s'est carrément inversé», précise-t-il. Cette évolution est due d'une part à la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et à des problèmes chroniques du trafic routier. Elle est due d'autre part à la politique baissière des prix et aux offres alléchantes de toutes les compagnies de chemin de fer opérant dans l'âpre climat concurrentiel de la libéralisation européenne.

Outre l'approvisionnement national en combustibles, carburants et produits chimiques liquides, Vopak charge des wagons citernes de MTBE pour l'Italie. Ce sigle pratique désigne l'imprononçable méthyl-tertiobutyl éther. Plüss explique qu'il s'agit d'un additif à l'essence, destiné à augmenter l'indice d'octane. A son avis, l'approvisionnement en combustibles et en carburants par le rail en Suisse «est un inconvénient, car en règle générale, les trains vont directement à destination sans s'arrêter chez Vopak».

### Préparatifs pour l'avenir.

Vopak, qui compte 26 collaborateurs, est la seule entreprise indépendante dans son genre sur tout le territoire suisse – les autres entreprises étant contrôlées par des groupes pétroliers. La société investit en permanence dans l'infrastructure et la sécurité technique, notamment en

raison d'exigences plus complexes du marché. Citons à titre d'exemple l'introduction de carburants bio, fixée à mi-2007. La suppression de l'imposition de sa part biologique aura de lourdes conséquences sur la logistique de Vopak.

En effet les citernes, les conduites, les pompes et les compteurs devront être littéralement équipés et calibrés en fonction du nouveau morcellement. «Les clients demanderont des prestations de service supplémentaires en ce qui concerne les additifs», prévoit Plüss. De même, l'arrivée sur le marché, début 2007, du nouveau «fuel écologique à faible teneur en soufre» rendra les conditions de travail encore plus difficiles. Car il faudra, pour éviter tout risque de contamination – le stocker à l'écart d'autres matières.

Texte et photos: Wilf Seifert.

## Vopak leader de sa branche

Royal Vopak est le plus grand prestataire de stockage indépendant au monde. Sa principale activité consiste à stocker et manier des produits chimiques liquides et des produits oléagineux, et à fournir des prestations logistiques associées. Le groupe dispose de centres d'intervention dans 30 pays du globe. Son réseau compte 75 terminaux de stockage avec une capacité de plus de 20 millions de mètres cubes. Les ports de Rotterdam, Anvers, Houston et Singapour font office de plaques tournantes. Par ailleurs, Royal Vopak entretient des terminaux industriels suisses, qui agissent en tant que preneurs de contrat intégrés pour les grands complexes chimiques ou les grosses raffineries à proximité. En 2005, Royal Vopak a réalisé, pour des recettes de 683,6 millions d'euros (1,04 milliard de francs), un profit net (postes spéciaux inclus) de 93,2 millions d'euros (142 millions de francs). A la fin de l'année dernière, l'entreprise faisait vivre 3433 collaborateurs.

### clair & net

<b>Lieu de départ</b>	Ports ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers)
<b>Pays de destination</b>	Suisse
<b>Marchandise</b>	Combustibles, carburants, produits chimiques liquides
<b>Transport intermodal</b>	Navigation fluviale (importations), rail (Mittelland, importations en cas d'étiage), camions (région de Bâle)
<b>Destinataire</b>	Vopak (Suisse) SA, Birsfelden





## Une **solution rail** innovante pour le **transport de ciment**.

**Eviter les embouteillages dans la zone de Zurich et préserver l'environnement: pour la société Jura Cement, voici les deux grands avantages du nouveau système de transport combiné. SBB Cargo est évidemment de la partie.**

Au petit matin, les conteneurs-silos chargés de ciment Jura Cement attendent déjà sur l'aire de transbordement de la gare de Saint-Gall-Winkeln. Acheminés durant la nuit de la cimenterie de Wildegg, dans le canton d'Argovie, à Winkeln par SBB Cargo, ils seront transbordés sur des camions dans la matinée pour être dirigés vers les différents sites de livraison.

«Ce transfert route-rail répond à deux préoccupations importantes: les conditions de circulation difficiles sur les axes routiers de Zurich-Nord et la protection de l'environnement»,

explique Hanspeter Meyer, Responsable Marketing et Vente de Jura Cement. La réduction des émissions dans les processus de production et de logistique figure dans la politique d'environnement du deuxième cimentier suisse, et le nouveau système combiné permet à l'entreprise de transporter 15 000 tonnes supplémentaires de ciment par an par le rail et non plus par la route.

### **Une seule manutention des conteneurs.**

Selon Rolf Haller, conseiller à la clientèle chez SBB Cargo, les horaires fixes et fiables

constituent pour les clients un atout supplémentaire du nouveau système de transport combiné: «SBB Cargo en profite aussi. Avant, nous desservions jusqu'à quatre gares différentes en Suisse orientale. A présent, nous pouvons regrouper les commandes de ciment en un seul endroit.»

La société Jura Cement disposant de son propre raccordement ferroviaire à Wildegg, la nouvelle chaîne logistique ne nécessite plus qu'une seule manutention des conteneurs. Cette opération est effectuée à Saint-Gall-Winkeln par une machine de transbordement, un Reach





Le Reach Staker à Saint-Gall-Winkeln: un design futuriste.

Staker de 78 tonnes appartenant à la société Giezendanner Transport AG, qui a conçu le processus de transbordement en collaboration avec Jura Cement.

La société Giezendanner charge environ 9000 wagons par an et son savoir-faire en fait un partenaire idéal pour Jura Cement. «Ce système de transbordement est unique en Suisse», explique Ulrich Giezendanner, directeur de l'entreprise. «Nous sommes ravis du bon démarrage des opérations, véritable travail d'équipe entre tous les acteurs.»

Retour à Saint-Gall-Winkeln: voir cette imposante machine au design futuriste hisser le conteneur du wagon pour le poser sur la surface de chargement du camion est assez impressionnant. Sur commande du chauffeur, dès que le témoin vert sur le bras de levier indique que le verrouillage est effectué, le bras soulève sans

difficulté le conteneur de 30 tonnes et le dépose sur le camion qui l'acheminera vers le module de malaxage du chantier destinataire. Là, le chauffeur enclenche le processus de pression

### « Ce système, c'est l'avenir. »

Hanspeter Meyer

pneumatique, incline le conteneur à l'aide d'un système hydraulique et pompe le ciment dans le silo récepteur par le tuyau de vidange. Il faut environ une heure pour pomper les 30 tonnes de ciment dans le silo.

Le camion ramène ensuite le conteneur vide à Saint-Gall-Winkeln et le pose sur un wagon libre qui le reconduira à Wildegg dans l'après-



Le chantier du stade de Saint-Gall: une des destinations finales du ciment du Jura.

## clair & net

<b>Départ</b>	Wildegg, canton d'Argovie
<b>Destination</b>	Saint-Gall-Winkeln, chantiers dans le canton de Saint-Gall
<b>Marchandise</b>	Ciment en conteneurs
<b>Fournisseur</b>	Jura Cement, Aarau
<b>Machine de transbordement</b>	Reach Staker de 78 tonnes
<b>Wagons</b>	Wagons porte-conteneurs

midi. Quatre à huit conteneurs font ainsi la navette chaque jour et ce chiffre est appelé à augmenter progressivement.

«Cette fluidité du rythme de déchargement et de chargement constitue l'innovation de la nouvelle chaîne logistique. Ce système, c'est l'avenir», affirme Hanspeter Meyer de Jura Cement. L'efficacité du processus montre clairement qu'on a affaire ici à des professionnels. Le chauffeur de la firme de transport locale Frischknecht engagée par Jura Cement est en mesure de commander aussi bien le camion que la machine de transbordement.

Une partie des conteneurs est actuellement dirigée vers le chantier du stade de Saint-Gall. «Dans ce cas précis, les conteneurs ne parcourent plus que 800 mètres sur route», commente fièrement Hanspeter Meyer. Et il cite, comme autre avantage de ce mode de transport combiné, la possibilité de stocker de petites quantités sur l'aire de transbordement et de répondre ainsi aux besoins des clients avec encore plus de flexibilité.

## Jura Cement

Avec une capacité de production de 900 000 tonnes de ciment par an et une équipe de 200 collaborateurs, Jura Cement est le deuxième cimentier suisse. Les deux cimenteries de Wildegg (canton d'Argovie) et de Cornaux (canton de Neuchâtel) produisent des ciments pour les applications les plus diverses. La majorité des clients de Jura Cement opèrent en Suisse. L'entreprise fournit également du ciment aux modules de malaxage de béton de gros chantiers tels que celui de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). La protection de l'environnement figure parmi les priorités de l'entreprise et plus de 50 % du ciment quittent l'usine par rail.

Texte: Susanne Wagner. Photos: Mario Gaccioli.



## Une aciérie part en Chine.

**Autrefois, la Westfalenhütte était à Dortmund; aujourd'hui, elle produit de l'acier en Chine. Son déménagement représenta un défi particulier – pas seulement du point de vue logistique.**

Pour lui, les choses deviennent vraiment amusantes quand elles ont cessé de faire rire les autres: «Tout ce qui ne tient pas dans un conteneur nous intéresse», annonce Bernd Majewski. Shagang, le producteur d'acier chinois, a donc frappé à la bonne porte en s'adressant à l'employeur de Majewski, l'entreprise de logistique de Hambourg, Rohde & Liesenfeld, alors qu'il venait d'acquérir une usine sidérurgique à Dortmund. Une aciérie. Une usine entière avec des hauts fourneaux, des laminoirs et tout l'équipement requis; durant les années fastes, 40 000 employés travaillaient ici pour ThyssenKrupp. L'installation couvre la superficie de 250 terrains de foot. Shagang avait besoin de l'usine en Chine.

Ce fut le plus grand déménagement d'installations industrielles jamais réalisé. L'entreprise

Rohde & Liesenfeld avait déjà déplacé d'autres usines d'un site à l'autre et même un barrage, d'Autriche vers le Pakistan. Mais le transport de la Westfalenhütte de Dortmund au port maritime de Zhangjiagang – le dernier tronçon jusqu'au site de Jinfeng Town a été pris en charge par des entreprises chinoises – a été «un événement très particulier», précise Majewski, même pour les spécialistes hambourgeois.

### **Chinatown dans le Bassin de la Ruhr.**

Les négociations à elles seules ont duré trois mois. Les Chinois ont payé le déménagement des dizaines de millions – moins cher, malgré tout, que s'ils avaient construit une aciérie, d'autant plus que l'ancienne installation, vieille de 131 ans, n'avait plus qu'une valeur

résiduelle pour l'ancien propriétaire. Le fret pesait 150 000 tonnes; les plus grosses pièces – des pivoteurs de poche de coulée – pesaient à eux seuls 160 tonnes et mesuraient 12 × 6 × 5 mètres. «Si l'on avait pu aligner toutes les pièces dans des conteneurs, on aurait atteint une longueur de 110 kilomètres», dit Majewski.

Le point logistique crucial du transport fut le port fluvial de Dortmund, en raison du grand nombre de ponts et de limitations de hauteurs et de poids. Le transport s'effectua de nuit, dans des camions spéciaux, avec une escorte policière. Le plus épineux fut le barrage de la langue, dit Majewski. Même les membres de la direction de Shagang ne parlaient pas anglais. Deux interprètes étaient présents sur le chantier en permanence. Mais le plus délicat fut de faire compren-



dre aux Chinois certaines coutumes européennes: le fait que le travail était proscrit les dimanches et jours fériés ou que les paquets surdimensionnés requéraient une autorisation de transport. «Autre gageure de taille: apprendre aux Chinois comment sécuriser, dans les règles, des chargements dans les conteneurs.»

Car le démontage de l'usine fut effectué par des entreprises chinoises avec environ un millier d'ouvriers qui logeaient dans les anciens bâtiments de bureaux. Pendant les travaux, les habitants de Dortmund avaient surnommé le site «Chinatown». Le démantèlement de la Westfalenhütte débuta en 2002, plus d'un an après sa

## « Autre gageure de taille: apprendre aux Chinois comment sécuriser, dans les règles, des chargements dans les conteneurs. »

Bernd Majewski

fermeture. Chaque pièce fut étiquetée et enregistrée. Avant le transport, chaque pièce ne subit qu'un nettoyage sommaire, car la poussière mêlée à la graisse protège de la corrosion. Fin 2003, la dernière pièce arriva dans sa nouvelle patrie. Une partie de l'aciérie fut mise en service au printemps 2005; depuis l'automne 2005, toute l'installation fonctionne – pour une productivité supérieure de 60 % à celle d'autrefois.

Les Hambourgeois étaient responsables du transport au départ du chantier de Dortmund, démonté et emballé, jusqu'au port maritime de Zhangjiagang, chargement débarqué. Le transport s'effectua d'abord par la route jusqu'au canal Dortmund-Ems, puis par bateau fluvial jusqu'à Anvers et enfin dans des conteneurs et en colis de détail jusqu'en Chine. Rohde & Liesenfeld collabora avec divers autres expéditeurs: le spécialiste en logistique ne possède pas de véhicules adaptés aux tâches délicates.



**Bernd Majewski**, 64 ans, expéditeur qualifié de Hambourg, est arrivé chez Rohde & Liesenfeld (R&L) en 1972, après avoir séjourné en Suisse, en France et en Afrique. Aujourd'hui fondé de pouvoir de la filiale de R&L Rohde & Liesenfeld Projects GmbH, il s'occupe

exclusivement de projets de transports exceptionnels. La société R&L, fondée en 1954, a son siège à Hambourg. En collaboration avec le français Geodis Overseas, R&L entretient un réseau de 137 filiales dans 47 pays et emploie 2300 collaborateurs.

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

## SBB Cargo développe son service de **trafic combiné**.



Photo: Hansjörg Egger

### SBB Cargo poursuit le développement des trafics sur le tronçon Nord-Sud. A l'heure actuelle, l'entreprise ferroviaire achemine plus de 250 trains par semaine en tant que transporteur contractuel. Cette tendance est à la hausse.

SBB Cargo poursuit systématiquement sa croissance sur le corridor Nord-Sud. Le trafic combiné y est pour beaucoup; quant aux transports en provenance des ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg/Bremerhaven, ils conservent leur position forte. «Le trafic combiné constitue le moteur de la croissance sur l'axe Nord-Sud», explique Ralf-Charley Schultze, Responsable Trafic combiné chez SBB Cargo. Grâce à ses deux filiales en Allemagne et en Italie, SBB Cargo est en mesure de proposer des transports d'un seul tenant sur l'axe Nord-Sud. «Nous assumons la responsabilité intégrale du transport, d'un bout à l'autre du parcours. Les clients n'ont qu'un seul interlocuteur, d'où plus de clarté et de transparence. Cela était impensable avant la libéralisation», poursuit Schultze.

#### De nouveaux trafics conséquents

Au cours des derniers mois, SBB Cargo a pu poursuivre sa croissance dans le trafic combiné. C'est ainsi que depuis le mois de septembre, la compagnie suisse dessert à raison de trois rotations par semaine le tronçon Lübeck-Novare, en tant que transporteur principal, sur mandat de Hupac. De plus, elle effectue pour la première fois trois rotations hebdomadaires via le Brenner sur le parcours Anvers-Padoue, en collaboration avec B-Cargo (Belgique), WLB (Wiener Lokalbahn) et Trenitalia. Sur le parcours Hambourg-Gallarate, le volume de trafic a augmenté d'une rotation et sur le tronçon Anvers-Gallarate de deux rotations par semaine. Ralf-Charley Schultze conclut: «La nette croissance sur le corridor Nord-Sud confirme le fait que SBB Cargo a choisi la bonne stratégie en s'internationalisant.»





# Les bons champignons poussent rarement au bord du chemin.

**Marco Terranova n'a pas d'idées préconçues. Cet homme au parcours inhabituel est directeur de SBB Cargo Italia.**

«Je ne suis pas un Italien typique», affirme Marco Terranova, le directeur de SBB Cargo Italia. Atypique car il ne boit pas d'espresso mais a une prédilection pour le fromage suisse. Surtout pour l'Appenzeller. Il aimerait que la bureaucratie italienne ait autant de caractère que ce fromage. Les choses vont vraiment trop lentement, dit-il en évoquant les coutumes de son pays. SBB Cargo, en revanche, va de l'avant. Les Suisses se distinguent par leur sens de l'individualité, dit-il, lui qui travaillait auparavant pour un groupe allemand.

L'internationalisation, avec son ambiance de grand chambardement – voilà ce qui l'a incité il y a six mois, à prendre la tête de SBB Cargo en Italie. «Les jours se suivent et ne se ressemblent pas», résume-t-il en parlant de son goût pour la diversité de ce travail.

## Tout simplement compliqué.

Dès le début, l'ingénieur qualifié a pressenti par quel bout il devait prendre le problème. «Nous devons simplifier le système ferroviaire

«**Nous devons simplifier le système ferroviaire pour nos clients.**»

Marco Terranova

pour nos clients. Nombreuses sont les entreprises italiennes qui pensent que les expéditions par le rail sont compliquées. Avec mon équipe, je dois ramener le système complexe à une équation simple», résume-t-il. Et il a enregistré

quelques succès notables: à Turin et Brescia, SBB Cargo achemine désormais des groupes de wagons directement jusqu'à la voie de raccordement des clients. C'est un bond de géant dans la toute jeune histoire de l'entreprise. L'offre ferroviaire s'est ainsi élargie et est devenue plus attrayante pour certains clients. De plus, SBB Cargo continue à couvrir des destinations où les marchandises sont transbordées du rail sur la route et vice versa.

Pénétrer le marché du nord de l'Italie, tel est l'un des objectifs de Terranova. «Nous voulons nous rapprocher de nos clients en Lombardie et dans le Piémont. Cela entraîne la création de nouveaux sites à desservir plus souvent. Nous devons intensifier notre réseau», telle est la stratégie présentée par Marco Terranova. Il compte faire de la qualité un argument majeur. «De nom-

breux clients cherchent de bonnes solutions de transport. A nous de les convaincre que des prestations de transport de qualité sont aussi, et même tout spécialement, possibles avec le train», dit-il en faisant allusion aux entrepreneurs italiens qui, de par leur culture, pensent d'abord à la route pour assurer le transport de leurs marchandises.

**Niche de marché en vue**

Terranova pointe encore une autre faille du marché: le conseil logistique. «SBB Cargo dispose du savoir-faire, de l'expérience et d'une équipe ayant l'esprit d'entreprise et le sens de la qualité», dit-il. Son équipe travaille à plein rendement à raison de 260 trains par semaine. Une intensification du trafic provoquerait actuellement des goulots d'étranglement et serait préjudiciable à la qualité. Or on ne gagne de nouveaux clients que lorsque la qualité est au rendez-vous. C'est pourquoi Terranova veut agrandir l'équipe lentement, progressivement. «Si je trouvais demain cinquante mécaniciens de locomotive devant ma porte, je les embaucherais tous», dit-il en ne plaisantant qu'à moitié.

Marc Terranova comprend les hommes et les aime. «Nous sommes tous pareils, mais nous faisons des métiers différents.» La hiérarchie ne l'intéresse pas. Il préfère les contacts, aussi quand ils sortent du cadre professionnel. «Il m'arrive aussi de plaisanter, mais je poursuis toujours mes objectifs avec sérieux. L'humour est permis», dit-il. Sa philosophie d'encadrement montre qu'il considère les autres avec attention et respect, peu importe qu'il s'agisse de collaborateurs ou de clients: «Plusieurs têtes pensent mieux qu'une seule.» Il veut faire comprendre à ses collaborateurs qu'ils peuvent compter sur son soutien.

Il puise ses forces en se ressourçant dans les forêts au bord du lac de Côme où il possède une résidence secondaire. Mais ce ne sont pas les sentiers tout tracés qui l'attirent lorsqu'il s'adonne à sa passion, la cueillette des champignons. «Je connais quelques bons endroits, mais je me fie toujours à mon intuition.»



**Marco Terranova**, 43 ans, est directeur de SBB Cargo Italia depuis avril. Il occupait auparavant le poste de directeur général de la filiale italienne d'un groupe allemand de technique de lavage et de manutention. Par le passé, il avait occupé divers postes de direction dans le groupe, notamment en tant que directeur technique, directeur commercial et directeur de fabrication. Marco Terranova a fait ses études d'ingénieur à Milan, dans la spécialité Construction de machines. Il a séjourné pendant de longues périodes au siège allemand de son entreprise. Marco Terranova est marié et a deux enfants. Il vit avec sa famille à Monza.

**Centre Service Clientèle:**

**Centre Service Clientèle**  
Rue de la Carrière 2A  
1700 Fribourg  
Suisse  
Tél. Suisse 0800 707 100  
Fax Suisse 0800 707 010  
Tél. Europe 00800 7227 2224  
Fax Europe 00800 7222 4329  
cargo@sbb.ch  
www.sbbcargo.com

**Marketing & Sales:**

**Vente Suisse (hors Tessin)**  
Case postale  
4065 Bâle  
Suisse  
Tél. 0800 707 100  
Fax 0800 707 010  
cargo@sbb.ch

**Vente Tessin**  
Tél. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361

**Distribution Italie**  
SBB Cargo Srl  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Tél. +39 0331 24 86 74  
Fax +39 0331 24 86 89  
sbbcargomilano@sbb.ch

**Distribution Allemagne**  
SBB Cargo GmbH  
Schifferstrasse 200  
47059 Duisburg  
Deutschland  
Tél. +49 (0)203 607 84 07  
Fax +49 (0)203 607 84 09  
deutschland@sbb.ch

**Trafic combiné**

Case postale  
4065 Bâle  
Suisse  
Tél. Suisse 0800 707 100  
Fax Suisse 0800 707 010  
Tél. Europe 00800 7227 2224  
Fax Europe 00800 7222 4329  
cargo.verkauf@sbb.ch

**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

**Entretien du matériel roulant:**

**Service matériel roulant**  
Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Bâle  
Suisse  
Tél. +41 (0)51 229 04 50  
Fax +41 (0)51 229 04 59  
vertrieb.serviceroollmaterial@sbb.cch



Comptez sur nous.

↔ SBB CFF FFS Cargo

Grâce à SBB Cargo, la Suisse est à la pointe de la nouvelle mode. Par ailleurs, SBB Cargo déleste chaque jour le réseau routier de plus de 20'000 trajets par camion. Continuez de compter sur nous pour les regards admiratifs. [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



Pour les tendances internationales: SBB Cargo.