

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

4 | 08



Plus rapide... 4
... ça bouge à Duisbourg.

Plus grand... 8
... l'essor de Distribution Suisse pour les petits.

Plus efficace... 12
... la logistique Ciba optimisée grâce à ChemOil.

Plus petit... 16
... et décentralisé, tel doit être l'avenir.

A photograph of an industrial facility, likely a chemical plant. In the center, a large, brown, spherical tanker wagon is being filled or processed. A worker in a blue uniform and green hard hat stands next to the wagon. The facility is composed of numerous blue metal structures, pipes, and ladders. Large white plastic bags are hanging from the upper levels of the structure. The scene is set outdoors with greenery visible in the background.

Photo de saison.

Ecran de veille: téléchargez maintenant.

Un wagon-citerne est rempli dans l'enceinte de l'usine Ciba à Kaisten (Argovie). Ciba fut l'une des premières entreprises à confier sa logistique à la filiale de SBB Cargo ChemOil Logistics, lorsque celle-ci fut créée en 1999. Depuis lors et jusqu'à ce jour, cette société spécialisée en transport ferroviaire de matières dangereuses achemine des matières premières et des produits finis pour l'entreprise de produits chimiques (photo: Gian Vaitl). Découvrez le voyage virtuel de nos transports à travers l'univers visuel de ce magazine – en écrans de veille! Téléchargez-les tout simplement sur votre ordinateur. Profitez-en!





Perspectives.

Chères lectrices, chers lecteurs,

Le philosophe danois Søren Kierkegaard a écrit: «La vie ne se comprend que par un retour en arrière, mais on ne la vit qu'en avant.»

Nous ne sommes pas des philosophes mais tentons de donner le meilleur de nous-mêmes aux clients, jour après jour. Pourtant, nous sommes arrivés à la même conclusion: SBB Cargo a analysé son activité en profondeur et introduit des mesures complètes pour assainir la société – dans le trafic intérieur, l'activité internationale et la maintenance.

L'optimisation de la rentabilité de concepts tels que la production et l'offre illustre la manière dont nous nous améliorons constamment. Nous souhaitons, à l'avenir aussi, garantir à nos clients l'offre qualitative, économique et écologique durable de SBB Cargo. Il s'agit là d'une perspective parmi de nombreuses autres pour 2009. Ce qu'espèrent nos clients pour l'année à venir, ce qu'ils planifient et les tâches auxquelles ils s'attendent, vous l'apprendrez en lisant la page 6 ou sous www.cargomagazin.ch.

Nicolas Perrin
Directeur de CFF Cargo

Sommaire.

- 4 **Quatre générations.**
La nouveauté, une tradition chez les Wiechers.
- 6 **Le pronostiqueur.**
Qu'attend l'analyste conjoncturel Sturm.
- 8 **Fort pour les petits.**
Distribution Suisse livre les petits commerces.
- 10 **Vers un avenir plus vert.**
Propos de Leo Ebnetter, chef logistique Coop.
- 12 **Une parfaite maîtrise.**
Ciba et ChemOil, neuf ans de bon partenariat.
- 14 **Ballast.**
Calendrier. Apprentis. Subventions.
- 16 **Small Is Beautiful.**
Amener le transport individuel sur les rails.
- 17 **Rhétorique de la croissance.**
Peter Klaus doute d'une croissance à l'infini.
- 18 **Le nomade.**
Daniel Bürgy déménage, beaucoup le suivent.



Quatre générations – un même cap.

Certes ici, on ne fait pas dans la demi-mesure: la plate-forme de Duisbourg est un site de transbordement de tous les superlatifs. Il faut dire que Hans-Werner Wiechers, directeur de Josef Wiechers GmbH, a fait de la modernisation son cheval de bataille. Son grand-père, fondateur de l'entreprise, se déplaçait encore en carriole à chevaux.

TEXTE: ERNY HILDEBRAND – PHOTOS: MICHAEL CLAUSHALLMANN



Pour Hans-Werner Wiechers, trois facteurs sont indispensables à la pérennité d'une entreprise de logistique: «Prendre en considération les besoins des clients, se maintenir à la pointe de la technologie et investir en permanence.» Autant d'aspects qui, autrefois pour l'entreprise familiale, «comptaient beaucoup moins qu'aujourd'hui». Josef Wiechers GmbH exploite la plate-forme de SBB Cargo à Duisbourg Rheinhausen.

La construction d'une nouvelle installation pour la logistique d'acier est à la mesure des exigences modernes. Ce type d'adaptations est le lot quotidien d'un chef d'entreprise.

Qui dit jeune génération dit **aussi changements**. C'est dans l'ordre des choses.

Hans-Werner Wiechers

«Pour moi, c'est pareil», déclare en riant ce commerçant d'expédition qualifié: «Autrefois, je pratiquais le tennis, aujourd'hui, je préfère la marche et la lecture.»

Une affaire de tempo.

Dans sa vie privée et ses loisirs, Hans-Werner Wiechers a ralenti le rythme. Mais sur la plate-forme, c'est tout le contraire. Et ce n'est pas le prochain changement d'horaires de SBB Cargo qui inversera la tendance: il faut augmenter le nombre de trains. Pour Wiechers, de telles optimisations font partie des «affaires courantes».

Pour l'exploitant de la plate-forme, satisfaire les clients est la priorité première. Cela suppose d'étudier avec eux les solutions, les améliorations et les processus. Hans-Werner Wiechers sait par expérience que les clients sont de plus en plus nombreux à confier l'intégralité de leurs prestations à une entreprise de logistique. C'est pourquoi, forte de son expérience et de sa collaboration longue de plusieurs décennies avec l'industrie du fer et de l'acier, cette entreprise de taille moyenne a mis en place une gestion centralisée des produits. Résultat: des itinéraires d'acheminement plus courts, le suivi continu des commandes en cours et – en conséquence de quoi – des délais garantis.

La plate-forme de Duisbourg Rheinhausen en chiffres.

Josef Wiechers GmbH exploite à Duisbourg Rheinhausen un centre logistique ultramoderne, aux capacités remarquables: un site de 53 000 mètres carré, une surface de stockage couverte et chauffée de 17 000 mètres carré pour les produits sidérurgiques, un quai de transbordement de près de 1000 mètres, dont 250 couverts pour l'enregistrement de trains complets. Huit installations de grues d'une capacité de 25 à 40 tonnes, avec des tenailles à bobines – certaines à griffes rétractables pour les matériaux fissiles –, des traverses d'une charge jusqu'à 32 tonnes et de 2 monte-charges d'une contenance max. de 6 tonnes complètent l'équipement.



Un bon partenariat.

«La nouvelle installation nous permet d'augmenter non seulement nos capacités mais aussi et surtout notre cadence de transbordement», explique Hans-Werner Wiechers. Les travées du hall étant toutes équipées de deux installations de grues, desservant à la fois les deux circuits de camions et la double voie ferrée, «nous pouvons désormais charger et décharger sur le rail jusqu'à quatre-vingt wagons par jour, sans pour autant gêner l'affrètement des camions», déclare Hans-Werner Wiechers.

Nouvelle génération, autre vision.

Pour SBB Cargo, Duisbourg Rheinhausen est devenu la plate-forme la plus grande et la plus importante du nord des Alpes. Selon Roland Pfaffen, responsable Planification et Gestion de la production chez SBB Cargo à Duisbourg, la collaboration avec Josef Wiechers GmbH est «excellente et fiable». «Depuis notre rapprochement en 2005, nous partageons la même conviction et œuvrons dans le même sens», confirme Hans-Werner Wiechers. D'où des objectifs communs: professionnaliser



encore le trafic de marchandises et adapter en permanence la plate-forme en fonction des exigences.

A elle seule, la situation augure d'un avenir prometteur. Implantée dans le plus grand port fluvial du monde, la plate-forme bénéficie d'une liaison directe avec les ports occidentaux de la mer du Nord. Le site est également un nœud stratégique pour tous les trafics marchandises du sud de l'Europe.

Les principaux clients de la plate-forme opèrent dans le secteur de la sidérurgie. «Tous les >

«Bientôt la lumière au bout du tunnel.»

Son institut fournit à l'économie suisse des informations sur ce qui l'attend. Selon Jan-Egbert Sturm, le secteur du transport reste important, malgré la crise.

INTERVIEW: MARCEL HÄNGGI
PHOTO: ZVG



Monsieur Sturm, l'actuelle crise des marchés financiers a finalement été déclenchée parce que de nombreux directeurs de banque bien payés avaient mal interprété le marché. On pourrait en conclure que les pronostics économiques ne valent pas grand chose...

Ce serait cynique. Non, au contraire: dès 2004, 2005, nous avons averti que le marché immobilier aux USA était en train de devenir une bulle. La voir éclater ne nous a pas surpris. Mais ce que nous n'avions pas pu prévoir, car c'est un fait unique dans l'histoire, c'est la dynamique qui a déclenché la crise hypothécaire. Les banques ont commencé à se méfier les unes des autres. Nous avons été surpris de voir à quel point les banques d'investissement étaient liées à l'hypothèque subprime par des produits financiers complexes.

Une telle déstabilisation du marché financier vient-elle bouleverser tous les pronostics?

Nous avons effectivement fortement corrigé à la baisse les pronostics conjoncturels dans notre tout dernier rapport du 29 septembre. Mais c'est moins la crise de Wallstreet qui en est responsable que ce qui s'est passé en Europe – et dont les médias ont fait peu de cas. L'Europe doit se débattre avec un euro fort, et plusieurs pays sont également confrontés à des problèmes immobiliers. Tout cela est beaucoup plus grave que ce que nous pensions il y a quelques mois.



Nouvelle installation, capacités de transbordement accrues: bobines chargées dans des wagons Shimms.

grands groupes sidérurgiques, transformateurs et distributeurs d'acier se croisent ici», affirme Hans-Werner Wiechers. Ils transbordent des bobines, des plaques, des lingots et des tubes. Pour ces marchandises lourdes, la sécurité du chargement est primordiale. C'est une des raisons pour lesquelles on accorde chez Josef Wiechers GmbH une importance particulière à la formation et au perfectionnement des collaborateurs. Selon Hans-Werner Wiechers, toute entreprise de logistique moderne ne doit pas se contenter d'actualiser la formation technique – elle doit aussi se préoc-

cuper de la formation administrative et de celle de tous ses employés.

L'entreprise se donne les moyens de sa réussite, et les «perspectives sont très réjouissantes». De quoi regarder l'avenir avec confiance. «Dès le départ, la coopération avec SBB Cargo a été positive et continue aujourd'hui à évoluer dans le bon sens.»

Sa fille Verena n'est pas étrangère à ces prévisions prometteuses. Diplômée en gestion de l'entreprise, la jeune femme de 25 ans a déjà

rejoint l'entreprise familiale où elle est chargée du suivi des clients et des affaires courantes. «Ce sera la quatrième génération à reprendre le flambeau», annonce le père pour qui l'affaire est déjà conclue. Mais «qui dit jeune génération dit aussi changements». Sa fille défend déjà avec conviction certaines idées nouvelles. «J'ai fait la même chose avec mon père», se souvient Hans-Werner Wiechers, du haut de ses 66 ans. Et d'ajouter: «C'est dans l'ordre des choses.»

Pour lui, l'innovation est chose naturelle. ■

Comment les flux de marchandises se déplacent-ils?

Pour la Suisse, les principaux partenaires commerciaux sont les pays européens, mais les pays émer-

Les flux de marchandises réagissent très fortement à la conjoncture.

Jan-Egbert Sturm

gents gagnent en importance. Cela a évidemment des répercussions sur le secteur du transport.

Les prix énergétiques élevés sont un phénomène de la crise, ce qui fait aussi grimper les coûts de transport. Cela va-t-il provoquer un recul des flux mondiaux de marchandises?

Il est vrai que les flux mondiaux de marchandises réagissent fortement à la conjoncture et aux mouvements – relatifs – des prix. Mais je ne pense pas que nous assistions à un revirement de tendance. Si, par exemple, une entreprise qui a délocalisé sa production en Chine fait à présent marche arrière, cela n'a pas forcément quelque chose à voir avec les coûts de transport, mais bien souvent avec des problèmes culturels.

Quelles sont les répercussions de cette évolution conjoncturelle sur le secteur des transports?

Le ralentissement de la dynamique européenne et l'affaiblissement de la conjoncture internationale affectent les flux commerciaux – et, par conséquent, le secteur des transports.

Donc, moins de commerce avec l'Allemagne, plus avec le Brésil?

Pas nécessairement. Le commerce avec l'Allemagne continuera probablement à croître, mais plus lentement qu'avec le Brésil. Il s'agit là de déplacements relatifs. Le transport devient dans l'ensemble plus important, et cela va continuer.

Qu'escomptez-vous pour une entreprise comme SBB Cargo?

La faible conjoncture que nous connaissons actuellement a des répercussions sur les exportations de la Suisse et donc, bien entendu, sur le volume de transport. Mais, personnellement, je pense que nous sortirons du tunnel vers la moitié de l'année 2009.

L'état du secteur du transport est-il un indicateur pour vos estimations conjoncturelles?

Absolument. Nous observons les comportements de consommation, les cycles d'investissement et les courants commerciaux. La consommation est relativement stable et nonchalante – car il faut bien

manger, même quand la conjoncture est faible. Elle pèse néanmoins très lourd. En revanche, les cycles d'investissement réagissent plutôt avec excès. La marche des affaires dans le secteur du transport est un très bon indicateur de l'évolution des courants commerciaux.

Jan-Egbert Sturm est né en 1969 à Hoogezand-Sappemeer (Pays-Bas). Il a fait ses études et passé son doctorat en économie politique à l'université de Groningen. Depuis 2005, il est professeur titulaire de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, dont il dirige le Centre de recherches conjoncturelles (KOF). Créé en 1938, le KOF (www.kof.ethz.ch) est considéré comme le principal institut de recherche de sa spécialité en Suisse. Il publie notamment des pronostics conjoncturels trimestriels, dont les derniers datent du 29 septembre 2008.





La force qui soutient les **petits**.

Le groupe romand Distribution Suisse assure la logistique des transports et des approvisionnements de la chaîne de magasins Pam, Proxi et Treffpunkt. Grâce à la proximité des clients, les détaillants s'affirment sur le marché.

TEXTE : URSULA HOMBERGER – PHOTOS : BERNHARD LOCHMATTER

Quoi qu'on en dise: les petites épiceries du coin n'ont pas encore disparu. A la campagne, là où les grandes chaînes alimentaires n'ont jamais osé s'aventurer ou sont reparties depuis longtemps. Mais elles n'ont pas la vie facile, car le rôle social de ces magasins franchisés, autrefois sous l'enseigne Usego, Primo et Vis-à-vis et aujourd'hui sous Pam, Proxi et Treffpunkt, ne suffit pas à garantir leur survie.

Chef de la logistique et directeur général adjoint du groupe Distribution Suisse – dont fait partie l'entreprise traditionnelle Valrhône SA –, Eduard Walter est sans nul doute le mieux placé pour retracer l'histoire de ces épiceries.

Quand le groupe Bon appétit s'est retiré du commerce de détail, Valrhône a repris en 2005 les magasins romands Primo et Vis-à-vis. «Peu après, nous avons décidé de franchir le pas pour nous lancer dans l'aventure allemande. En rachetant PickPay Partenaire, nous sommes devenus du jour au lendemain un distributeur national de produits alimentaires.»

Et Eduard Walter n'y est pas étranger. Ce natif de Soleure, qui réside depuis 40 ans en Romandie, a travaillé 25 ans pour Usego avant de rejoindre Valrhône en 2004. Non seulement il apportait les compétences professionnelles indispensables pour tenter l'«aventure» – qui, >

dans la foulée, a abouti au changement d'enseigne PickPay Partenaire en Pam et Treffpunkt –, mais il jouait aussi le médiateur entre deux mentalités.

Proche des clients.

Avec Pam, Proxi et Treffpunkt, Distribution Suisse mise sur le concept de proximité, c'est-à-dire sur les petits commerces de quartier ou de village qui privilégient la relation avec le client. Le groupe a trouvé une niche, mais il doit lutter en permanence pour la défendre. «Nos

Nous sommes **plus touchés** que les grands par **l'évolution** des coûts de transport.

Eduard Walter

détaillants doivent être réactifs et flexibles pour répondre aux souhaits de leurs clients et au contexte du marché», explique Eduard Walter. Même dans le segment des prix bas, on tente de faire barrage à la concurrence avec les discounters «Leader Price» et «Bien Vu».

Distribution Suisse a maintenu le centre névralgique de sa logistique en Romandie, dans l'ancien entrepôt Usego de Bussigny près Lausanne. Ce qui n'est pas sans inconvénient: «Etant donné nos longs trajets de livraison jusqu'aux régions excentrées et nos faibles volumes de déchargement, nous sommes

beaucoup plus touchés que les grands distributeurs par l'évolution des coûts de transport», déclare Eduard Walter. Une situation qui ne lui permet pas de faire appel comme il le voudrait au trafic combiné – un comble pour cet homme qui fut l'instigateur du système à caisses mobiles Cargo Domino chez Usego.

Le trafic combiné fonctionne.

«Avec Usego, nous avons déjà montré que le trafic combiné fonctionnait. Aujourd'hui avec Valrhône, nous en apportons la preuve tous les jours sur le trajet Renens – Sion.» Selon la saison, vingt à quarante caisses Cargo Domino quittent le centre logistique de Bussigny, chargées de marchandises pour les magasins du Valais. A la gare de marchandises de Renens, elles sont transbordées sur des wagons que SBB Cargo achemine la nuit jusqu'à Sion. Dès le lendemain matin, un partenaire local les distribue dans tout le Valais. Vers neuf heures, les points de vente sont livrés – même lorsque la marchandise doit emprunter un téléphérique comme celui du Bettmeralp.

Un exemple qui, pour Eduard Walter, témoigne des bonnes performances logistiques de tous les partenaires mais aussi de la possibilité d'étendre la durabilité au domaine du transport. Il réclame des incitations économiques pour le trafic combiné, de façon à ce que le transfert du trafic de marchandises vers le rail s'opère beaucoup plus rapidement à l'avenir. ■

Distribution Suisse regroupe l'entreprise Valrhône SA (approvisionnement et logistique des marchandises) et Pam SA (organisation commerciale/franchiseur). En Suisse romande et allemande, le groupe livre 700 points de vente des chaînes de détail Pam, Proxi et Treffpunkt et des détaillants indépendants. Avec un CA de près de 500 millions de CHF, Distribution Suisse se place entre le quatrième et le sixième rang dans le classement des distributeurs alimentaires en Suisse. Le groupe prévoit de poursuivre son implantation en Suisse allemande par le rachat d'autres magasins. De bonnes perspectives sont escomptées avec les points de vente combinés – de type boulangerie-épicerie par exemple.



Eduard Walter prône le trafic combiné.



Jusque dans les vallées les plus reculées: camions et wagons Proxi à Bussigny.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART
Renens près Lausanne

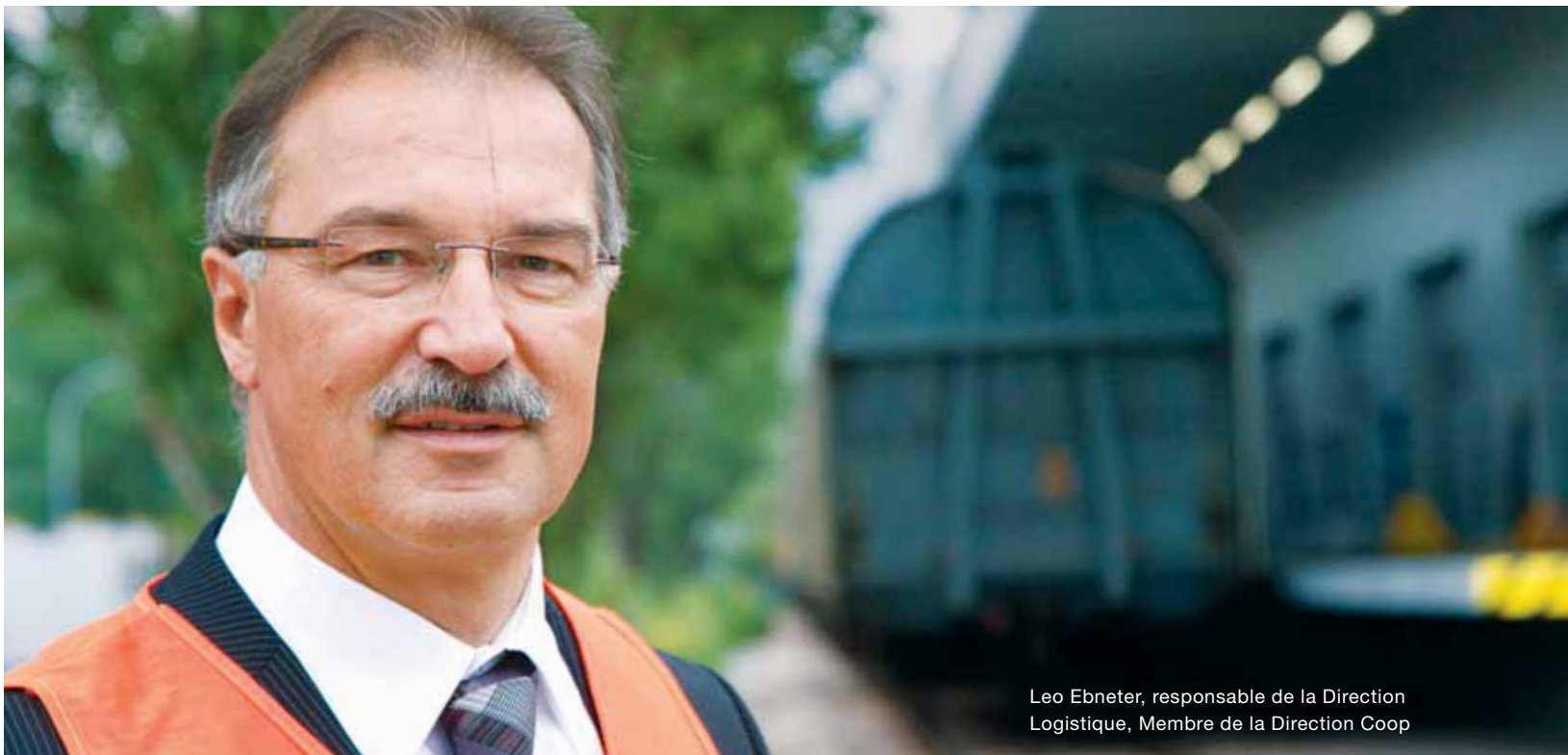
DESTINATION
Gare d'arrivée Sion, tout le Valais, vallées latérales incluses

DISTANCE
Train: 120 km
Distance totale: jusqu'à 170 km

MARCHANDISE
Produits alimentaires et produits frais

WAGONS
Caisses mobiles Cargo Domino

DESTINATAIRE
Points de vente Pam, Treffpunkt et Proxi



Leo Ebnetter, responsable de la Direction Logistique, Membre de la Direction Coop

En route vers un avenir écologique.

Coop mise de plus en plus sur le train. Près de deux tiers du volume de livraison est transporté par le rail, des centres de distribution nationaux aux centrales régionales. Leo Ebnetter, responsable de la Direction Logistique chez Coop, s'est prêté à une interview sur le développement durable et le transfert de la route au rail.

TEXTE : SUSANNE WAGNER – PHOTOS : GIAN VAITL

Monsieur Ebnetter, y-a-t-il des perspectives pour que Coop mise à l'avenir encore plus sur le rail?

Leo Ebnetter: *Actuellement, nous confions au train 60 % du volume en provenance des centres de distribution nationaux et à destination des centrales régionales. De nouvelles optimisations dans les rythmes de commande et de livraison, ainsi que dans les processus logistiques d'exploitation, peuvent venir accroître ce chiffre.*

A quoi doit s'attendre SBB Cargo?

Les liaisons express journalières constituent un défi particulier pour SBB Cargo: elles représentent un important potentiel supplémentaire du transfert route-rail.

Et pour vous: quels produits vous posent les plus grands défis?

Les produits frais avec une durée de conservation de trois jours ou moins. Il y en aura de plus en plus, notamment parce que le secteur Convenience est en pleine croissance.

>

Prenons l'exemple du pain: chaque matin, il y a du pain frais en rayon. Quelle performance logistique cela cache-t-il?

Le secret réside dans la gestion optimale de l'information, de la production et des flux de marchandises.

Ce qui veut dire?

Par flux optimal de marchandises, nous entendons la liaison la plus rapide, la plus sûre et la plus écologique qui soit entre la production et les points de vente.

Pour en revenir à l'exemple du pain, quels sont les acteurs du processus de transport?

Les boulangeries Coop, leurs fournisseurs en matières premières et les partenaires logistiques concernés. Ils doivent tous travailler la main dans la main afin que la quantité voulue parvienne à l'endroit voulu, au moment voulu et dans la qualité voulue.

Comment les fluctuations de la conjoncture se répercutent-elles sur la logistique?

Elles sont évidemment importantes. Nous tenons compte des variations de volumes dans une planification dynamique. Cela concerne la

Nous avons orienté l'infrastructure sur le rail.
Leo Ebner

coordination logistique, la gestion des stocks, la préparation des commandes et le transport.

Pour certains centres de distribution, Coop fait desservir l'assortiment sec par le rail.



Produits Convenience plus nombreux, exigences accrues – centre de distribution Coop à Dietikon.

Coop et l'environnement.

En matière d'écologie, Coop a obtenu les résultats suivants en 2007:

- Réduction des émissions de CO₂ de 10,2%
- Centrales de distribution, réduction de 19%
- Usines de production, réduction de 5%
- Diesel, réduction de 3,9% par tonne-kilomètre
- Emissions de CO₂ de 288 tonnes, grâce à des formations Eco-Drive

Coop mise aussi chez les fournisseurs sur le mode de transport le plus écologique possible. Ils doivent ainsi réduire le volume des marchandises aériennes pour la viande/le poisson et les fruits/légumes, partout où cela est judicieux. Les émissions issues des transports aériens inévitables sont compensées par le Fonds Coop pour le développement durable.

Dans les centres de distribution nationaux et les centrales régionales, nous avons orienté l'ensemble de l'infrastructure sur le trafic ferroviaire. Coop mise sur un développement durable dans le trafic marchandises et donc sur un transfert maximal du trafic de la route au rail.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement?

Chaque fois que la liaison et la disponibilité du matériel roulant le permettent, Coop fait effectuer par le rail les transports des centres de distribution nationaux aux centrales régionales. Nous appliquons ainsi la stratégie d'être «neutres en CO₂», d'ici à 2023, dans les secteurs pouvant être directement influencés. Pour la distribution précise, nous ne ferons plus appel qu'à des camions qui répondent à la norme Euro 5. ■

NOUVELLES DU MARCHÉ

Etude du marché logistique 2009 en vue.

Avec la première édition de l'étude du marché logistique Suisse, l'association de logistique GS1 et l'Université de St-Gall ont fixé l'an dernier de nouveaux critères. Pour la première fois, la branche a été examinée sous toutes ses coutures d'un point de vue scientifique et ce, de manière intelligible et complète pour les acteurs de terrain. L'édition 2009 paraîtra vers la fin de l'année.

Plus d'infos sur:
www.logistikmarkt.ch



Pourquoi un conteneur fait-il 20 ou 40 pieds de long?



Les conteneurs ferment la chaîne de transport terrestre et maritime sans transbordement. Généralement, ils font 8 pieds de large et 20 ou 40 pieds de long. Il s'agit là d'unités de mesures communément utilisées dans la navigation: TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) et FEU (Forty Feet Equivalent Unit). Le pied est une unité de mesure qui s'est imposée dans la navigation, la charge utile d'un porte-conteneurs étant exprimée en TEU. Les conteneurs sont par ailleurs tellement robustes, qu'on peut en emplier 13, voire plus.



Une flotte **bien maîtrisée** ?

Voici bientôt dix ans que Ciba SA, entreprise de produits chimiques, fait appel aux prestations de transport de ChemOil. Grâce à Tracking&Tracing, un outil unique en son genre, ses coûts de location de wagons ont pu être réduits de 100 000 francs.

TEXTE : RETO NEYERLIN – PHOTOS : GIAN VAITL

En 1999, année de création de ChemOil, débute la collaboration entre la filiale de SBB Cargo et Ciba (jadis Ciba Spécialités Chimiques SA), une des premières sociétés à avoir confié la gestion de sa flotte à ChemOil.

Parmi les premières.

Depuis, ChemOil gère l'intégralité de la flotte Ciba en Suisse, de la location des wagons à leur exploitation, en passant par le nettoyage et la révision. «A l'époque, ChemOil était l'une des premières entreprises à proposer une gestion de flotte neutre et indépendante des loueurs», explique Beat Schären, Head of Transport and Logistics Europa chez Ciba.

ChemOil a également fait figure de pionnière en développant Tracking&Tracing, un outil informatique permettant de suivre de bout en bout le déroulement de ses transports ferroviaires en Europe. «Sur notre page Internet protégée par mot de passe, le service local de planification de Ciba peut à tout moment accéder aux informations sur ses wagons», explique Markus Borner, Key Account Manager Chemie. En cas d'anomalies, Ciba est informée et l'Operation Center de ChemOil prend immédiatement des mesures pour résoudre le problème. L'outil informatique permet également à Ciba de surveiller les durées d'immobilisation des wagons pour le chargement/déchargement dans les usines.

Au vu des données du Tracking&Tracing, ChemOil établit chaque trimestre le relevé des «Key Performance Indicators» (KPI). Ces indicateurs-clés permettent d'évaluer la performance et d'identifier les points faibles. A partir de ces informations, des mesures d'optimisation peuvent ensuite être mises en place.

Un sixième économisé.

Dans le cas de Ciba, les résultats ont révélé que 8 des 48 wagons-citernes en location pouvaient être économisés. «Ce qui correspond à plus de 16 % de la flotte confiée à ChemOil», conclut Beat Schären. Pour Ciba, cela signifie une économie annuelle d'environ 100 000 francs.

Depuis 2007, la collaboration entre Ciba et ChemOil est régie par un contrat-cadre qui couvre la gestion du fret et de la flotte, le monitoring et l'évaluation de la qualité. Sans compter plus de 1300 transports que le spé-



Tout situer à tout moment: le Tracking&Tracing passe par les opérateurs.

cialiste en logistique organise directement pour le compte du fabricant de produits chimiques. ChemOil livre près de 18 000 tonnes, au départ, à destination et entre les usines Ciba de Kaisten, Monthey, Schweizerhalle et Grenzach. Il s'agit de matières premières provenant le plus souvent de fournisseurs en Allemagne et en Suisse, et de produits finis de propre fabrication.

Faire du rachat une chance.

Au moment de clôturer la rédaction, l'incidence d'un éventuel rachat de Ciba par BASF n'était pas encore clairement établie. «Indépendamment d'une reprise possible, je pense que le regroupement de Rail Services de Ciba avec d'autres partenaires de ChemOil permettrait d'exploiter des synergies», déclare Markus Borner. BASF compte déjà parmi les clients ChemOil. ■

Ciba SA en chiffres.

Ciba est l'une des plus grandes entreprises de produits chimiques au monde. Elle «crée des effets pour améliorer la qualité de vie»: comme la performance, la protection, la couleur et la résistance pour les plastiques, le papier, l'automobile, le bâtiment, les cosmétiques et les détergents. Présente dans plus de 120 pays, Ciba emploie 13 000 collaborateurs dans le monde entier. Son siège est à Bâle. Ciba SA a été fondée en 1997 comme entité indépendante, après la fusion entre Ciba-Geigy et Sandoz qui a donné naissance à l'actuelle société Novartis. En 2007, Ciba a réalisé un chiffre d'affaires de 6,5 milliards de francs.



Beat Schären, Head of Transport and Logistics Europa chez Ciba.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART & DESTINATION

Kaisten, Monthey, Schweizerhalle et Grenzach

DISTANCE

En moyenne 250 km

MARCHANDISE

Produits chimiques en vrac ou conditionnés

WAGONS

Wagons-citernes privés et wagons de réseau couverts

DESTINATAIRE

Usines Ciba

A votre disposition au même numéro.

A partir du lundi 17 novembre 2008, tous les collaborateurs du Service Clientèle travailleront à Bâle. Les clients de SBB Cargo peuvent continuer à soumettre leurs questions, souhaits ou suggestions au numéro de téléphone habituel.

Dans le cadre de l'assainissement de SBB Cargo, le Centre Service Clientèle de Fribourg sera intégré à la centrale de Bâle. Le déménagement aura lieu le week-end du 14 au 16 novembre. Toutes les prestations de services destinées aux clients de SBB Cargo resteront pleinement assurées durant le déménagement.

La nouvelle adresse est la suivante:

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



Cargo on Art – le nouveau calendrier photo est arrivé.

De jeunes photographes pointent leur objectif sur les personnes et les clients qui collaborent avec SBB Cargo.

Avec le nouveau calendrier photo 2009, SBB Cargo encourage les espoirs suisses de la photographie. De jeunes photographes ont ainsi été invités à mettre en scène SBB Cargo à travers leur propre vision, les personnes et les clients qui collaborent avec SBB Cargo étant au premier plan.

Les douze photos révèlent des perspectives individuelles, font place à la créativité et donnent à l'observateur une image très variée du travail quotidien de SBB Cargo avec ses clients.

La meilleure photo sera récompensée fin novembre par le SBB Cargo New-comer Photo Award, destiné aux jeunes espoirs de la photographie. Avec un prix de 5000 francs et un certificat à la clé, SBB Cargo souhaite ainsi soutenir le/la gagnant(e) dans sa carrière naissante. Le calendrier sera remis exclusivement à nos clients.



Premiers apprentis mécaniciens en Allemagne.

Le 1^{er} septembre 2008, SBB Cargo a célébré une nouveauté absolue: pour la première fois, la compagnie ferroviaire forme ses propres apprentis au métier de cheminot dans le service d'exploitation.

SBB Cargo Deutschland a sélectionné 6 candidats parmi 95 dossiers. Au terme d'une formation approfondie, ces derniers travailleront en tant que cheminots dans le service d'exploitation, avec pour spécialité le titre de Mécanicien de locomotive et Transport (EiBLT).

La formation, qui se compose de blocs de cours de 4 semaines et de 20 semaines de cours théoriques, est dispensée par le Verband deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF), un organisme de formation externe. Après trois ans de formation et la réussite aux examens, les premiers apprentis pourront conduire des trains pour SBB Cargo en Allemagne en tant que mécaniciens de trains de marchandises. Quant au premier trajet sur les rails, ils l'auront déjà effectué: les apprentis auront bénéficié d'une conduite accompagnée dans le poste de conduite, de Duisbourg à Cologne en passant par Gelsenkirchen.



Nouveau responsable du personnel.

Daniel Eigenmann prend en charge la direction du personnel de SBB Cargo.

Agé de 50 ans, il réintègre SBB Cargo au 1^{er} décembre 2008, après un petit crochet par l'industrie pharmaceutique. Ce spécialiste des ressources humaines a déjà occupé le poste de responsable du personnel chez SBB Cargo de 2003 à 2007.

Daniel Eigenmann a tissé un remarquable réseau de contacts, notamment comme responsable du personnel chez UBS et dans une banque privée. L'andernier, le secteur du personnel a été repositionné au niveau du groupe et chez SBB Cargo. Les nouvelles possibilités ont alors poussé Eigenmann à revenir chez SBB Cargo.

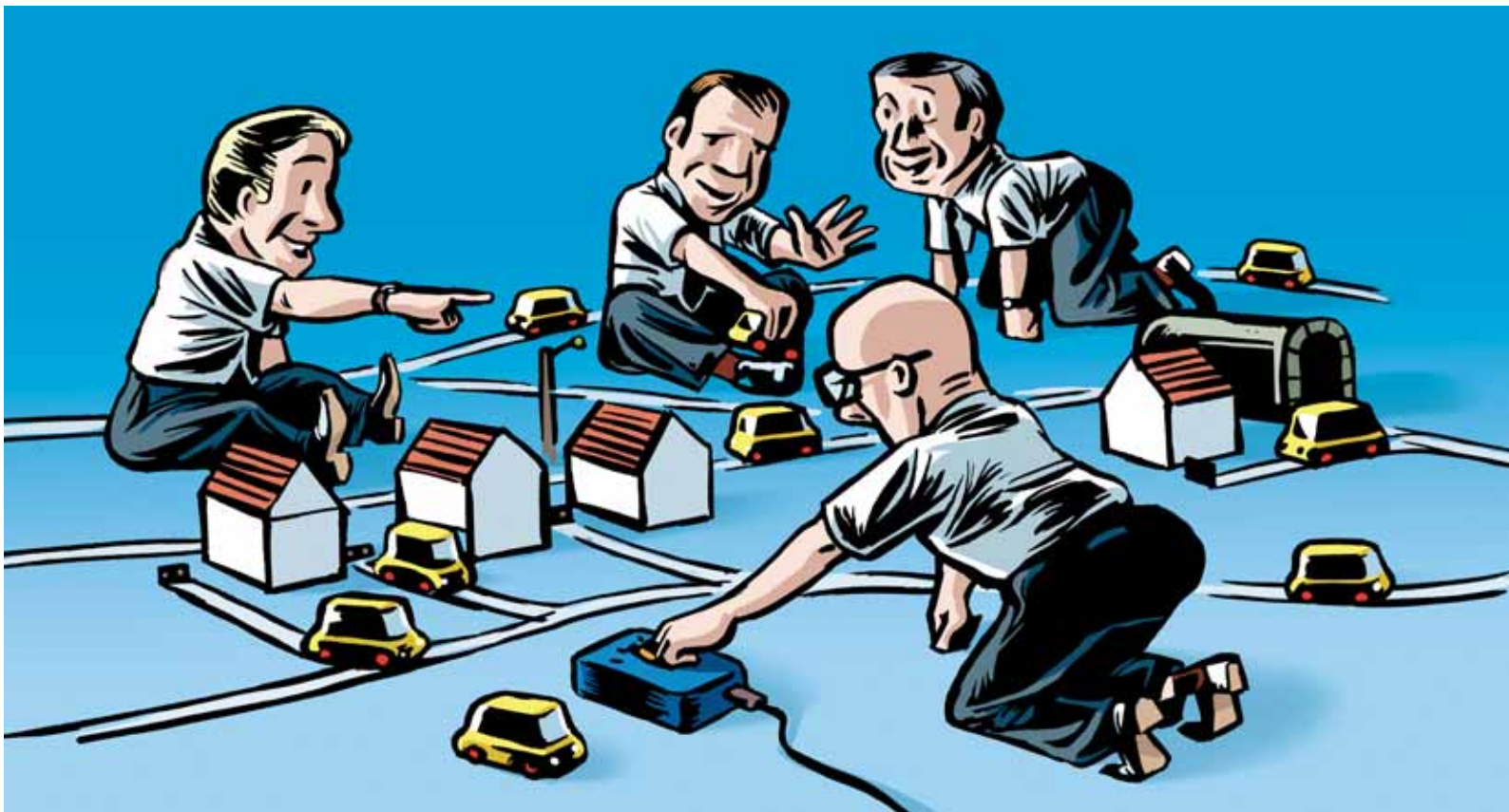
Promouvoir à nouveau le trafic de marchandises par wagons complets.

Le Conseil national – la chambre basse du parlement suisse – souhaite promouvoir à nouveau le trafic de marchandises par wagons complets grâce à des ressources publiques. En septembre, celui-ci a approuvé un arrêté à cet effet, selon lequel le trafic de marchandises non transalpin en Suisse sera encouragé à compter de 2011 grâce au versement de 40 millions de francs par an. La moitié de cette somme doit revenir au trafic de marchandises par wagons complets.

Pour des raisons politico-financières, la Suisse avait supprimé les subventions pour ce type de trafic au cours des dernières années, l'aide s'élevant alors à 70 millions de francs par an.

Avec cet argent désormais disponible, les partisans de cette solution souhaitent entre autres compenser le prix élevé des sillons pour le trafic de marchandises par wagons complets. L'affaire doit maintenant encore être réglée entre les deux chambres du parlement.





Small Is Beautiful.

Le transport individuel par le rail? Des ingénieurs de l'université de Paderborn travaillent sur un projet apparemment impensable.

TEXTE : MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION : MICHAEL MEISTER

On connaît les rapports de force: le rail a de meilleurs résultats que la route en termes de fiabilité, de pollution, ainsi que sur les longues distances; la route prend l'avantage en termes de flexibilité. Car le train est tout sauf un moyen de transport individuel. Mais son avenir est peut-être en train de se jouer sur le site universitaire de Paderborn, où des ingénieurs expérimentent sur une échelle de 1:2,5, ce qu'ils appellent le RailCab – le taxi ferroviaire. Et ce n'est rien de moins que la quadrature du cercle: le transport individuel sur rails.

L'idée est de faire circuler à l'avenir, à la place de longs trains, de petits wagons isolés qui pourront provisoirement être raccordés en convois sur les lignes principales et décrochés

de la formation à tout moment et à pleine vitesse. Ils ne circuleront pas selon un horaire mais sur commande, et chercheront eux-mêmes leur parcours.

Le moteur est dans le sillon.

Dans le chemin de fer traditionnel, la traction est dans le véhicule, l'itinéraire étant piloté par les aiguillages. Pour RailCab, les aiguillages seraient bien trop lents et installer des moteurs dans chaque wagon serait presque aussi inefficace que pour l'automobile. Les petits génies de Paderborn ont donc inversé le problème: la traction est désormais dans le sillon, et c'est le véhicule qui choisit la ligne. Des bobines d'électroaimant font accélérer les wagons jus-

qu'à 160 kilomètres par heure, ceux-ci choisissant eux-mêmes par la position de leurs roues s'ils veulent bifurquer ou continuer tout droit sur des aiguillages dits passifs (fixes). Au lieu d'être attelés, les wagons sont électroniquement maintenus à courte distance les uns des autres sans se toucher, ce qui rend les manœuvres superflues.

Carsten Rustemeier, coordinateur du projet RailCab, rêve de voir un jour ses véhicules circuler sur tout le territoire. Mais il s'attend plutôt aux premiers essais sur de petits réseaux: comme pour le transport en propre d'une usine ou le transport de conteneurs dans un port. Ou sur des lignes régionales que «l'ancien» chemin de fer a fermées.

Les avantages sont nombreux: l'occupation des sillons a pu se faire de manière beaucoup plus dense. Malgré la vitesse maximale relativement modeste, la vitesse moyenne serait plus élevée qu'actuellement. Si l'on construisait de nouvelles lignes, on aurait moins besoin de tunnels et de ponts, car la traction par bobines d'électroaimant permet de franchir des pentes plus raides. L'usure des rails et du matériel roulant serait plus faible. Les clients auraient le choix entre divers modèles et fournisseurs: rouler seul (solution la plus chère) ou attendre, comme pour un taxi collectif, qu'un petit co-voiturage les rejoigne? L'offre serait disponible 24 heures sur 24.

Un financement difficile.

Carsten Rustemeier estime qu'il faudra compter dix ou vingt ans pour que le projet voie le jour. Or le financement du projet de recherche, initié en 1997, connaît quelques difficultés. Le Land de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, principal bailleur de fonds du début, s'est retiré après l'échec de la recherche de partenaires industriels. Ne menant pas de recherche fondamentale, la Deutsche Bahn a refusé et si elle ne participe pas au projet, il est encore plus difficile de trouver des partenaires industriels. L'université continue néanmoins d'y croire.

Tandis que les innovations des dernières années ont misé sur des trains encore plus rapides et sur des axes de circulation plus performants (qui, comme le Transrapid, train à lévitation magnétique, ont parfois été des échecs cuisants), RailCab joue la carte des petites unités et du pilotage décentralisé. Petit format et décentralisation: tels sont les principes selon lesquels les utopistes écologiques, essentiellement dans les années 70, qui prônaient une transformation de l'économie. A l'époque, un best-seller s'intitulait «Small is beautiful». «Ce n'est pas un hasard», déclare Rustemeier: «Nous voulons proposer un système de transport non seulement confortable, mais aussi et surtout écologique.» L'objectif des RailCabs n'est pas uniquement de révolutionner le trafic ferroviaire, mais également de rendre superflu une bonne partie du transport routier par voitures et camions. Car, comme l'estime Rustemeier: «L'effondrement de l'actuel système de transport individuel n'est plus qu'une question de temps.» ■



Remettre sereinement en question les prémisses.

Chers logisticiens, chères logisticiennes,

Les pronostics sur le trafic de marchandises, tels que nous les lisons à la lumière de notre expérience, vont tous dans le même sens: ce secteur est dynamique et en plein essor!

Les pronostics officiels, comme ceux du Plan fédéral pour l'infrastructure des transports d'Allemagne ou de ProgTrans pour la Suisse, prévoient d'ici à 2050 un doublement spectaculaire des prestations du trafic de marchandises pour l'espace central européen. Des nouvelles bonnes pour les prestataires du transport et de la logistique – mais inquiétantes en ce qui concerne la consommation énergétique, l'impact sur l'environnement et les infrastructures de transport, déjà insupportables aujourd'hui dans de nombreux secteurs.

Il ne faut pas relâcher les efforts visant à éviter les trafics de marchandises, à transférer intelligemment le trafic de la route au rail et à travailler de manière plus écologique. Et il est permis – et même impératif pour prendre des décisions rationnelles – de réfléchir aux prémisses en exerçant son esprit critique.

En Allemagne, le nombre d'habitants va passer de 82 à 75 millions d'ici à 2030. Le revenu réel va peu augmenter, la consommation privée de marchandises physiques par personne va plutôt reculer, et la tendance devrait être la même en Suisse. Evolutions différenciées aussi dans le secteur industriel: les emplois dans l'industrie vont baisser, et la productivité va augmenter. Les progrès technologiques et la miniaturisation vont accroître la densité de valeur des produits industriels. Mais la croissance selon la valeur financière ne se traduira pas forcément par une augmentation des tonnages. Une partie de plus en plus importante de notre économie vit des services. Ce secteur forcément de marchandises?

Le trafic de transit européen et mondial a toujours d'indiscutables effets moteurs sur les transports. Mais les gains d'efficacité des systèmes de transport – plus de tonnes et de tonnes-kilomètres par kilomètre sur le rail ou la route – modèrent l'impact de ces effets.

Nos estimations, certes provisoires, me font hésiter à penser que le trafic de marchandises pourrait doubler encore dans nos pays hautement développés en termes de répartition du travail et de mise en réseau globale, et saturés de biens de consommation et d'infrastructure. Nous devrions nous donner le temps et les moyens de très les prémisses et les pronostics, puis sur cette base, appuyer nos planifications et nos prises de décision pour l'avenir.

*Prof. Peter Klaus, D.B.A. / Boston University
Chaire de logistique à l'Université Friedrich-Alexander d'Erlangen-Nuremberg, groupe de travail Fraunhofer pour les technologies des services de logistique ATL*



Un Bernois touchant qui a les pieds **sur terre.**

Daniel Bürgy, responsable du Centre Service Clientèle de Fribourg, part travailler avec ses collaborateurs à Bâle.

TEXTE: SUSANNE PERREN – PHOTO: GUY PERRENOUD

A l'avenir, Daniel Bürgy savourera des Läckkerli bâlois – ces biscuits secs et durs typiques du coude du Rhin – plutôt que des meringues fribourgeoises – la spécialité aérée de la vallée de la Sarine. Lorsqu'en mars de cette année, Bürgy a la direction du Centre Service Clientèle (KSC) à Fribourg, il avait pour tâche de démanteler le site.

«Les collaborateurs du KSC seront intégrés à la centrale dans le cadre de l'assainissement de SBB Cargo», explique Bürgy. Le déménagement doit permettre à SBB Cargo de mieux exploiter les synergies entre la production, au siège à Bâle, et le suivi de la clientèle. >



Bürgy soutient la stratégie – tout en sachant que sa fonction actuelle n'existera plus à Bâle une fois l'intégration achevée: «Le fait de fusionner les processus commerciaux entre Bâle et Fribourg apporte des avantages à nos clients.» Sa tâche consistait à discuter des possibilités existantes, à recueillir les réserves émises par les collaboratrices et collaborateurs et si possible à motiver ces derniers.

Des collaborateurs motivés.

On dirait que c'est réussi. C'est aussi grâce à Bürgy si, malgré le changement d'affectation, 89% des collaborateurs restent fidèles à SBB Cargo: il les a motivés avec crédibilité, prenant au sérieux les réserves qu'ils ont émises concernant leur vie privée et cherchant des solutions au cas par cas.

Dès le départ, les collaborateurs ont été associés aux prises de décision. «Ils suggéraient où et comment nous pouvions encore nous améliorer», affirme Bürgy. C'est ainsi que les quatre équipes de spécialistes mise à disposition des wagons, exploitation opérationnelle, relations client et facturation client ont vu le jour.

Jusqu'à ce jour par exemple, les wagons étaient commandés à Fribourg. Désormais, cela se fera à Bâle, où le service de mise à disposition des wagons était déjà implanté auparavant. A l'avenir, les clients seront directement mis en relation avec un spécialiste de la branche, afin qu'ils puissent obtenir une solution ou un renseignement de manière rapide et détaillée.

Un homme du terroir.

Le proverbial flegme bernois est chez Bürgy un pragmatisme qui fait que les autres se sentent soutenus. Ceci vient de sa force de renouvellement. «J'aime bien prendre des initiatives, faire bouger les choses et changer», et il ajoute en souriant que sa compagne et lui n'en sont

Daniel Bürgy, 29 ans, a débuté en 1996 chez SBB comme responsable logistique, avant d'être muté en l'an 2000 au Centre Service Clientèle à Fribourg. Parallèlement à son travail, il a suivi une formation trinationale en économie d'entreprise en Allemagne, en France et en Suisse. Après avoir obtenu son diplôme, Bürgy a été promu responsable Marketing International chez SBB Cargo, puis responsable du Centre Service Clientèle de Fribourg en mars 2008. Il dispense aussi des cours comme professeur à titre privé à la Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) à Bâle, dans la matière facultative «Creating a Business Plan». Originaire de Gümliigen, Daniel Bürgy habite avec sa compagne à Berne.

3 questions.

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

En tant que bernois on s'y habitue avec flegme.

Vous souvenez-vous de votre premier transport?

A l'école primaire, je distribuais des journaux: «Bund», «Berner Zeitung», «NZZ», «Tages-Anzeiger» et «Herald Tribune».

Quel talent auriez-vous voulu avoir?

J'aurais bien aimé être musicien – un bassiste ou un joueur de clavier électrique.

pas à leur dernier déménagement. Son esprit de consensus l'aide aussi: «Si une autre opinion me séduit, je sais m'écarter de la mienne.» Il affirme être très motivé à l'idée de retravailler à Bâle. Mais il ne se facilite pas la tâche: le grand esprit d'équipe qui régnait à Fribourg doit être conservé à Bâle. De plus, il est question de poursuivre le développement du Service Clientèle avec cette équipe renforcée. Daniel Bürgy le formule ainsi: «Tout le monde sait plus ou moins «jouer au cheminot». Ce qui est décisif, c'est la manière de proposer une qualité de service grande et durable.»

Cap sur New York.

Ses copains bernois, qui jouent avec lui au jass, apprécient eux aussi son engagement. Quant aux amis avec qui il pratique la course à pied, ils ne se passeraient de lui pour rien au monde, lors de leur parcours du mardi. En 2010, ils veulent participer au marathon de New York. Lors d'une énorme raclette préparée par Daniel «Dănu» Bürgy, ils se sont demandé si ce festin pouvait se concilier avec leur entraînement... «mais oui, ça ira», déclara-t-il d'un air amusé, poussé par son envie d'aventure. ■



Impressum.

cargo 4|08. Novembre 2008. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Susanne Perren (direction), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, 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 00 16, fax +41 (0)51 229 00 69, cargomagazin@sbb.ch

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

Vous désirez un abonnement gratuit?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

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

Service Clientèle:

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

Marketing & Sales:

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

Distribution Italie

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

Distribution Allemagne

SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Allemagne
Tél. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

Chimie, huiles minérales

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

Maintenance:

Asset Management
Vente
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Suisse
Tél. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la logistique. Et bien plus encore!

Dans chaque magazine *cargo*.



Prenez une longueur d'avance et élargissez vos connaissances. Avec le magazine *cargo* de SBB Cargo. Il paraît quatre fois par an et vous est livré directement à votre adresse.
Commandez dès maintenant votre abonnement gratuit: www.cargomagazin.ch