

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

4 | 12



Cadencé... 4

...le nouveau train de ligne du trafic combiné intérieur.

Planifié... 6

...le nouveau projet du gateway Limmattal.

Offensif... 10

...Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo.

Tournée vers l'avenir... 18

...Jasmin Müller, responsable Stratégie de SBB Cargo.

Photo de saison.



Muscles exigés: le trafic combiné exige que les contenants de transport soient transbordés – du camion dans le train et plus tard à nouveau sur le camion. Pour soulever les conteneurs pouvant peser jusqu'à 40 tonnes, il faut des appareils lourds et puissants. Guy Perrenoud a photographié un tel reachstacker au terminal SBB Cargo de Renens (VD).

Première de couverture: le TWC à plein régime à Genève-La Praille: l'équipe de la Production Cargo Régionale y traite tous les jours 200 trains en 20 heures. Photo: Guy Perrenoud

Pour un trafic ferroviaire de marchandises sain.

Chère lectrice, cher lecteur,

Le trafic ferroviaire de marchandises est indissociable de la Suisse. Avec un quart de la prestation de transport totale, il est à la fois l'épine dorsale logistique de l'industrie du chargement et un facteur économique important. En tant que leader du marché, SBB Cargo a conscience d'influencer considérablement le succès du trafic ferroviaire de marchandises avec son orientation entrepreneuriale durable et sa prestation de grande qualité au quotidien. Nous travaillons intensivement à notre stratégie. Avec l'assainissement des points de desserte, nous guérissons notre cœur de métier, le TWC. Nous visons une nouvelle croissance avec notre nouvelle offre dans le trafic combiné intérieur et la liaison avec les ports maritimes dans l'import/export via des gateways. La gestion et la transparence s'améliorent aussi nettement grâce aux nouveaux processus et à l'informatique. Pour finir, nous standardisons notre flotte de véhicules, à l'instar de la nouvelle loc hybride. Mais ces mesures sont aussi douloureuses, puisque plus de 10 % des postes seront supprimés. En tant qu'entreprise durable, nous veillons à ce que cela soit socialement acceptable.

Les conditions cadres du futur trafic ferroviaire de marchandises sont tout aussi importantes pour l'avenir. Et la discussion politique est lancée. Le modèle FAIF, examiné actuellement par les Chambres fédérales, porte sur le financement du développement et du maintien de l'infrastructure. Les capacités doivent être assurées à long terme sur le réseau ferroviaire. La motion sur le trafic ferroviaire de marchandises au niveau national est en cours de consultation. Il s'agit d'objectifs politiques pour le trafic intérieur, les conditions cadres correspondantes et la promotion du rail. La politique prendra donc des orientations décisives pour les branches de la logistique et du transport dans les mois et années à venir.

A titre personnel, j'espère que les conditions-cadres futures seront conçues de telle sorte que nous puissions travailler de façon entrepreneuriale et nous concentrer sur nos points forts. Je peux vous assurer que les collaborateurs de SBB Cargo s'investissent à fonds pour y contribuer. A l'avenir aussi, nous voulons être là où ont lieu les flux de marchandises en Suisse.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Sommaire.

- 4 **Trafic de marchandises cadencé.**
La nouvelle offre de trains de ligne du TC.
- 6 **Projet-clé pour la Suisse.**
La gare de conteneurs de Limmattal.
- 8 **Conteneurs pour la Suisse.**
Les flux de marchandises du trafic combiné.
- 9 **Initiative européenne.**
Les wagons doivent être modernisés.
- 10 **Utilité pour toute la branche.**
Interview de Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo.
- 14 **Ballast.**
iPads pour les mécaniciens, lecteurs chez Operations.
- 16 **Un village prévoyant.**
Le hameau de Gwüest est souvent isolé en hiver.
- 17 **Il faut des solutions européennes.**
Chronique de notre invité Dirk Bruckmann.
- 18 **Vive les grosses machines bruyantes.**
Jasmin Müller, responsable Stratégie de SBB Cargo.

Trafic combiné intérieur: sur les rails.

Voici une combinaison rail-route réussie: des sociétés de transport comme Planzer parcourent le trajet Dietikon–Renens en train de ligne SBB Cargo. L'offre est flexible et les clients évitent ainsi les bouchons routiers.

TEXTE: BERNHARD RAOS – PHOTOS: GIAN VAITL

Efficient: la distance du camion au wagon n'est que de quelques mètres.



Lorsque Severin Baer, copropriétaire de la société Planzer, veut expérimenter en direct le nouveau produit de SBB Cargo pour le trafic combiné intérieur, il n'a pas loin: en cinq minutes il se rend de son bureau au terminal de Dietikon (ZH). Les jours de semaine, un de ses camions s'y place le long de la voie le plus souvent peu avant 16h15. Il transporte deux caisses mobiles. Le reachstacker est déjà prêt. Le véhicule ressemblant à un tracteur déploie sa grue, attrape délicatement le conteneur de 20 pieds et le soulève sur le wagon. Et peu après, le train peut partir à l'heure.

Dans le cadre de la nouvelle offre SBB Cargo «Rail et transbordement», les transporteurs routiers peuvent déjà organiser eux-mêmes le transport en amont et en aval à partir de 13 sites dans toute la Suisse. La particularité du processus susmentionné est le train: c'est le premier train de ligne direct que SBB Cargo fait circuler deux fois par jour et toujours à la même heure de Dietikon à Renens (VD) et retour, et ce, en trois heures. Les trains de ligne directs viennent compléter l'offre existante qui continue de relier directement et de nuit tous les terminaux entre eux. «La seule difficulté pour nous est de respecter les horaires de départ. Sinon, le traitement est simple pour nous», explique S. Baer. Le camion peut notamment être bloqué dans des bouchons sur la route.

Dans notre exemple, tout se déroule à la perfection: le camion a préalablement chargé les caisses mobiles chez le grossiste Lekkerland à Brunegg, distant de 20 bons kilomètres. Là-bas aussi, tout est parfaitement organisé. Le camion se positionne sous les contenants placés sur quatre pieds et se déplaçant par

pression d'air. Pour charger, il suffit d'appuyer sur un bouton. Et le camion arrive à temps à Dietikon.

Il se passe la même chose ultérieurement, dans le sens inverse à Renens, où un camion Planzer conduit la cargaison dans son propre terminal de Tolochenaz (VD) où les différentes cargaisons sont triées et distribuées le lendemain matin. S. Baer apprécie particulièrement la flexibilité de cette offre: «Bien que nous ayons réservé en permanence trois wagons par semaine, nous pouvons faire des réservations ponctuelles à brève échéance.» Le rail est «actuellement sur une très bonne voie», ajoute-t-il.

En route à 120 kilomètres à l'heure.

Avec les trains de ligne dans le trafic combiné intérieur, SBB Cargo veut conquérir un nouveau segment de marché. «C'est une alternative au transport routier, pénalisé par les bouchons. Les trains roulent à 120 kilomètres à l'heure et s'intègrent aussi en journée dans le trafic des trains voyageurs», explique Daniel Bürgy, responsable Vente chez SBB Cargo.

Et le temps, c'est de l'argent, car les bouchons coûtent cher. Dans la seule année dernière, les bouchons sur les routes nationales suisses ont augmenté de 14%. Le trafic combiné est déjà rentable pour les transporteurs routiers dès 150 kilomètres de trajet. Et notamment dans le trafic intérieur qui, en Suisse, transporte le double de marchandises que le trafic de transit. Le trafic import/export surfe également sur une vague de croissance: les experts estiment que le trafic conteneurisé augmentera de

jusqu'à 30% d'ici à 2020 – le rail présente donc un grand potentiel.

Depuis début 2012, SBB Cargo exploite la liaison Dietikon – Renens et retour à titre d'essai. Daniel Bürgy est satisfait des résultats: «Nos différents trains sont exploités à 80%, mais nous avons encore des capacités. Il faut du temps jusqu'à ce que les avantages se fassent connaître.»

Les clients disposent toujours des liaisons de nuit qui leur permettent de récupérer leur marchandise le matin tôt et d'en assurer la distribution finale. Avec les cadences plus élevées, les contenants circulent plus rapidement et les immobilisations improductives sont réduites. Un autre argument de poids en faveur de la nouvelle ligne. ■

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF.

L'année prochaine, le trafic combiné intérieur sera développé avec des trains de ligne. Un train circulera alors une fois par jour de Gossau à Genève et retour. Une liaison sera également mise en service vers le Tessin. L'offre sera développée progressivement. Les trains de ligne peuvent transporter des caisses mobiles d'une taille maximale de 13,6 mètres et des conteneurs standards. Des emplacements de 7,45 mètres peuvent être réservés par conteneur. Les transports présentent un bilan de CO₂ nettement meilleur que le seul transport routier sur l'ensemble du trafic.

SBB Cargo achemine, depuis septembre déjà, un train de ligne supplémentaire pour Migros avec des conteneurs réfrigérés entre Neuendorf (SO) et Gossau (SG).

Plus d'infos sur:
www.sbbcargo.com/fr/tc



NOUVELLES DU MARCHÉ

Les produits surgelés voyagent par rail, dans des conteneurs géants.

Le grossiste en boulangerie et gastronomie Pistor de Rothenburg (LU) achemine depuis cinq ans sa marchandise avec SBB Cargo vers la centrale de distribution de Chavornay (VD). Depuis le 1^{er} octobre 2012, l'entreprise utilise pour cela un nouveau conteneur de congélation «XXL» qui a une capacité de 100 mètres cubes et donc de 64 rolltainers Pistor. Pour la réfrigération à -25 Celsius, il est équipé d'un moteur électrique et de deux moteurs diesel. La température est surveillée en permanence, même durant le transport.

Le conteneur est une fabrication spéciale de la société Isokit/Isofrigo, et il est transporté sur un wagon de type Sgns.



Le nouveau conteneur de congélation XXL de Pistor.



Train rapide: train de ligne roulant à 120 kilomètres à l'heure, il peut sillonner toute la Suisse en journée.

Combien de betteraves à sucre un wagon peut-il transporter? ?

La sucrerie d'Aarberg fête ses cent ans cette année. Et depuis cent ans, une grande partie des betteraves sucrières y est acheminée par train. Ces dernières années, SBB Cargo a transporté environ 1 million de tonnes par an dans les sucreries d'Aarberg et de Frauenfeld. Un wagon peut contenir environ 50 tonnes, et à raison de 750 grammes en moyenne par betterave, cela représente environ 67 000 betteraves sucrières par wagon.

Le gateway Limmattal (voir maquette) compte quatre voies pour des trains de 700 mètres de long.



Le gateway Limmattal en bonne voie.

A partir de 2018, le gateway Limmattal assurera une fonction importante pour le trafic combiné: la plupart des conteneurs arrivant des ports de la mer du Nord y seront transbordés par grue d'un wagon sur un autre. SBB Cargo veut ainsi tirer profit de la croissance massive annoncée pour le trafic combiné.

TEXTE: SUSANNE WAGNER – PHOTOS: GIAN VAITL

Dans les années à venir, le trafic combiné augmentera dans le monde entier et donc aussi en Suisse: des études prévoient que d'ici à 2030, le volume de marchandises transporté par le trafic combiné doublera par rapport à aujourd'hui dans notre pays. En outre, les conteneurs sont de plus en plus prisés. A l'exception du pétrole et du charbon, toutes les marchandises sont aujourd'hui déjà transportées en conteneurs dans le trafic outre-mer.

Les terminaux sont des plates-formes pour les transports de conteneurs: on y transborde des conteneurs d'un wagon à un autre, à un camion, à un bateau ou inversement. Les terminaux existants en Suisse ne suffisent déjà plus aujourd'hui pour maîtriser efficacement les quantités de marchandises. «Afin de continuer à transférer sur le rail les flux de marchandises attendus de façon écologique et d'éviter la saturation des routes, il faut des portes d'entrée >

performantes. Et celles-ci font défaut aujourd'hui», déclare Beat Lampart, chef de projet du gateway Limmattal chez SBB Cargo. Sans de tels terminaux, notre pays risque que les conteneurs soient de plus en plus transbordés sur la route en-dehors de la Suisse. «Et cela peut, à son tour, saturer encore davantage les routes nationales et même entraîner un déplacement du trafic vers les routes cantonales», selon Beat Lampart.

Le terminal du Limmattal, le gateway Limmattal, sera mis en service en 2018. Des trains de 700 mètres de long arriveront alors en provenance des ports méditerranéens ou nordiques à la gare de triage Limmattal sans qu'ils doivent être triés ou séparés. Le gateway Limmattal permet de transborder directement les conteneurs sur les wagons du train suivant au moyen d'une grue. Ils sont ensuite acheminés à destination via l'efficace réseau de distribution capillaire du TWC, dans toute la Suisse.

Intégration dans la gare de triage existante.

Lors de la planification du projet, CFF Infrastructure a dû tenir compte de certaines conditions annexes: comme par exemple la longueur utile des voies d'arrivée et de transbordement (700 mètres), la restriction relative aux zones de protection des eaux et aux installations de sécurité, l'objectif d'intégrer de façon optimale le gateway dans une gare de triage en service.

Durant la phase de planification, l'équipe de projet a même réussi à optimiser le projet de telle sorte que le terminal connaisse une productivité accrue. «Nous avons trouvé une solution grâce à laquelle les quatre voies sont côte à côte et accessibles pour la grue. Celle-ci peut ainsi charger les conteneurs directement du train-navette sur un autre wagon ou un camion, ou les déposer dans l'entrepôt», explique Michael Künzli, chef de projet du gateway chez CFF Infrastructure.

Sur les 600 conteneurs qui seront transbordés par jour au gateway Limmattal, au moins 80 % seront réacheminés par rail et seulement 20 % au maximum par camion. Le gateway Limmattal contribue donc de façon essentielle au transport écologique de marchandises en Suisse. Aujourd'hui déjà, une partie

importante du trafic combiné suisse est transbordé sur le site du futur gateway Limmattal. La planification des phases de construction, minutieuse et complexe, permet même de maintenir le chargement des conteneurs durant la phase de construction.

«Concernant la planification du terminal, le projet du gateway Limmattal est sur la bonne



Il a optimisé le projet pour permettre une productivité accrue: Michael Künzli, chef de projet du gateway chez CFF Infrastructure.

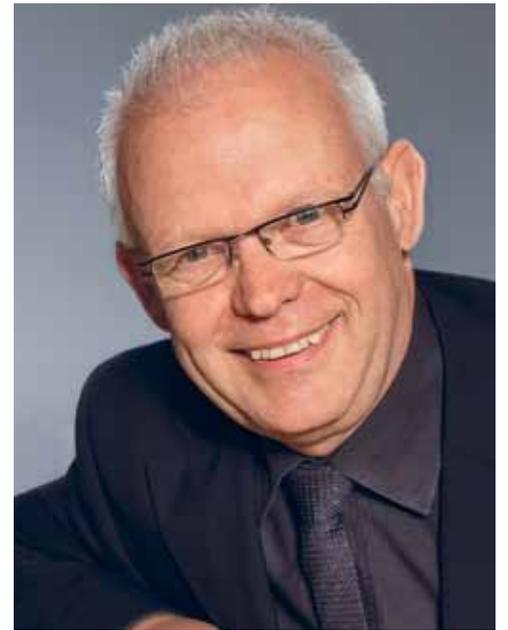
voie. Les travaux avancent selon le planning officiel», déclare Michael Künzli. Les documents de projet seront donc rassemblés et

Le gateway Limmattal contribue largement au transport écologique de marchandises en Suisse.

déposés à l'Office fédéral des transports en novembre 2012, conformément aux délais fixés par le plan directeur du canton de Zurich. Au début de la procédure d'approbation de la planification, le projet du gateway Limmattal sera présenté au public début 2013 durant 30 jours, dans la commune de Spreitenbach et la ville de Dietikon.

L'écocompatibilité, un critère important.

Un rapport d'écocompatibilité sur la gare de triage Limmattal, actuellement en cours d'élaboration, fera également partie intégrante de la demande de permis de construire. Le gateway Limmattal ne fait certes pas partie de la gare de triage, mais SBB Cargo utilisera cette dernière



Eviter la saturation des routes grâce au gateway: Beat Lampart, chef de projet du gateway chez SBB Cargo.

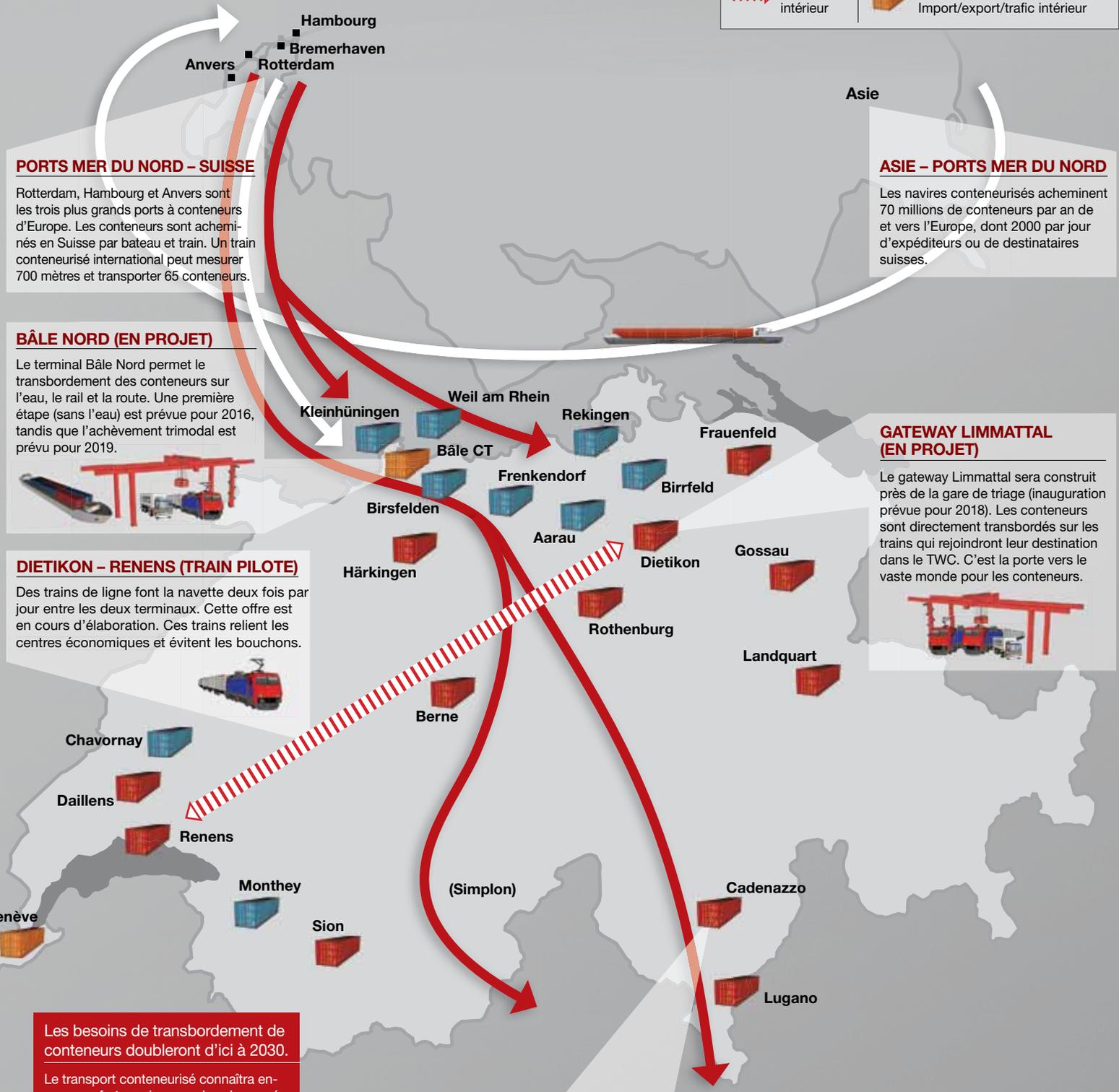
pour la distribution capillaire des conteneurs. Michael Künzli: «Nous évaluerons donc les répercussions environnementales du gateway sur la gare de triage, les consignerons dans le rapport d'écocompatibilité et les prendrons en compte dans le projet.»

SBB Cargo prévoit un autre terminal à Bâle Nord afin d'augmenter l'attractivité des transports de conteneurs sur le Rhin. Beat Lampart: «Grâce au regroupement des conteneurs au gateway Limmattal et au terminal Bâle Nord, SBB Cargo pourra à l'avenir proposer aux clients des terminaux performants pour les trains-navettes saturés vers les ports maritimes ou les grands terminaux continentaux. Cela renforcera le site économique qu'est la Suisse.» ■

Conteneurs pour la Suisse.

Vêtements, appareils électroniques et articles ménagers sont fabriqués en Asie et transportés en Europe par conteneurs. Le nombre de ces derniers est en nette augmentation. En Suisse aussi, les marchandises sont de plus en plus transportées en conteneurs. SBB Cargo réagit à cette tendance et construit des terminaux pour le transbordement des conteneurs. Un premier train de ligne relie les centres économiques.

Moyens de transport	Transports de marchandises
Bateau	Transbordement de conteneurs Trafic import/export
Rail	Transbordement de conteneurs Trafic intérieur
Navette TC intérieur	Transbordement de conteneurs Import/export/trafic intérieur



PORTS MER DU NORD - SUISSE

Rotterdam, Hambourg et Anvers sont les trois plus grands ports à conteneurs d'Europe. Les conteneurs sont acheminés en Suisse par bateau et train. Un train conteneurisé international peut mesurer 700 mètres et transporter 65 conteneurs.

ASIE - PORTS MER DU NORD

Les navires conteneurisés acheminent 70 millions de conteneurs par an de et vers l'Europe, dont 2000 par jour d'expéditeurs ou de destinataires suisses.

BÂLE NORD (EN PROJET)

Le terminal Bâle Nord permet le transbordement des conteneurs sur l'eau, le rail et la route. Une première étape (sans l'eau) est prévue pour 2016, tandis que l'achèvement trimodal est prévu pour 2019.

DIETIKON - RENENS (TRAIN PILOTE)

Des trains de ligne font la navette deux fois par jour entre les deux terminaux. Cette offre est en cours d'élaboration. Ces trains relient les centres économiques et évitent les bouchons.

GATEWAY LIMMATTAL (EN PROJET)

Le gateway Limmattal sera construit près de la gare de triage (inauguration prévue pour 2018). Les conteneurs sont directement transbordés sur les trains qui rejoindront leur destination dans le TWC. C'est la porte vers le vaste monde pour les conteneurs.

Les besoins de transbordement de conteneurs doubleront d'ici à 2030.

Le transport conteneurisé connaîtra encore une forte croissance dans les années à venir et sera traité de plus en plus via le transport combiné. Les besoins de transbordement doubleront donc d'ici à 2030.

TERMINAL CADENAZZO

Les CFF ont investi dans le terminal de Cadenazzo où des reachstackers transbordent les conteneurs des wagons sur les camions et vice-versa.

TRAFIC CONTENEURS INTERNATIONAL

SBB Cargo International propose des offres attractives pour le transport de trains à conteneurs des ports de la mer du Nord vers l'Italie du nord.

Ensemble pour de nouveaux wagons.

Silencieux, légers et efficaces – tels doivent être les wagons modernes du transport international pour que le rail puisse gagner de nouvelles parts de marché.

TEXTE: STEFAN BOSS



Plus d'un demi-million de wagons circulent en Europe. D'où la difficulté de mettre en œuvre les innovations techniques.

Pour promouvoir l'évolution technique, SBB Cargo et d'autres entreprises mettent leur savoir-faire en commun. Au salon InnoTrans de Berlin fin septembre, les membres de l'initiative d'avenir «5L» ont présenté le «Livre blanc des wagons de marchandises innovants de 2030». «Le wagon du futur peut par exemple annoncer en temps réel son état de fonctionnement ou d'éventuelles pannes au mécanicien et au centre de coordination», déclare Jürgen Hüllen, de «5L».

Outre SBB Cargo, huit entreprises du trafic ferroviaire de marchandises (chargeurs, constructeurs de wagons, loueurs de wagons et entreprises ferroviaires) d'Allemagne et d'Autriche font partie de l'initiative: BASF, DB Schenker Rail, DB Waggonbau Niesky, Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge, Rail Cargo Austria, Thyssen Krupp, VTG et Waggonbau Graaff.

Détenteurs suisses de wagons convoités.

La direction scientifique est assurée par les chaires ferroviaires des universités techniques de Dresde et Berlin. SBB Cargo est la seule entreprise suisse pour l'instant. Elle est en discussion avec d'autres détenteurs de wagons suisses pour les inciter à participer.

Pourquoi SBB Cargo participe-t-elle au projet? Jürgen Mues, Responsable Asset Management: «Les wagons de marchandises sont un élément central du trafic ferroviaire de marchandises, et ils circulent aujourd'hui à travers tous les pays. Une innovation plus importante et déterminante pour le TWC ne peut être atteinte que grâce à une collaboration internationale très large.»

Les nouvelles solutions ne doivent pas venir des constructeurs, mais des détenteurs de véhicules et doivent être rentables pour ces derniers. «Dans le projet, les détenteurs de plus d'un quart de l'ensemble des wagons en Europe sont représentés», précise Jens-Erik Galdiks, responsable Technique de flotte de SBB Cargo. L'Europe compte aujourd'hui quelque 600 000 wagons.

Les innovations n'étaient pas faciles jusque-là par manque de collaboration et parce les quantités de wagons nécessaires n'étaient pas atteintes. J.-E. Galdiks est convaincu que cela changera grâce à cette initiative. ■

Voir aussi page 17:
«Il faut des solutions européennes.»

«Bénéfique pour tout le transport de marchandises.»

SECTEUR D'ACTIVITÉ: TRAFIC PAR WAGONS COMPLETS.



TWC pour Migros.

Avec 70 % du chiffre d'affaires, le trafic de marchandises par wagons complets (TWC) représente l'activité principale de SBB Cargo. 50 % du volume du trafic ferroviaire de marchandises suisse concernent le trafic de marchandises par wagons complets isolés (TWCi). Dans le TWC, le client peut charger sa marchandise sur le wagon sur la voie de raccordement ou de débord. Les wagons isolés ou groupes de wagons chargés sont ensuite conduits dans une gare de triage où ils sont regroupés en trains complets. Puis, dans la gare de triage de destination, ils sont à nouveau séparés et acheminés vers le destinataire final.

La Suisse ayant de moins en moins d'industries lourdes, le volume stagne dans le TWCi. SBB Cargo doit se concentrer sur les points forts du rail, à savoir le transport de grandes quantités sur de longues distances. C'est pourquoi les points très insuffisamment exploités, avec en moyenne moins d'un wagon par jour, sont analysés. Le réseau TWC a de ce fait été réduit, passant de plus de 500 à 374 points de desserte, ce qui concerne moins de 2 % du volume de transport total.

SBB Cargo passe à l'attaque en lançant sur le marché une nouvelle offre pour le trafic combiné en Suisse, dans le but de combiner les avantages de la route et du rail. Nicolas Perrin, CEO, veut exploiter de nouveaux potentiels pour le trafic ferroviaire de marchandises.

INTERVIEW: HEINI LÜTHY – PHOTOS: MARKUS SCHNEEBERGER



Nicolas Perrin, SBB Cargo a récemment lancé, avec les trains de ligne, une nouvelle offre pour le trafic combiné en Suisse. Avez-vous trouvé l'œuf de Colomb?

Il s'agit plutôt ici d'un œuf qui deviendra un pilier essentiel de SBB Cargo. A court terme, cela signifie pour nous que nous devons investir, comme c'est le cas pour tout nouveau produit. Mais à long terme, je suis convaincu que nous pourrons croître grâce à de nouveaux clients.

Quels en seront les avantages pour les clients?

Le produit offre des avantages à l'ensemble du secteur du transport de marchandises. Nos clients en tireront un profit au niveau de leur logistique, et nous obtiendrons un effet de transfert. Nous combinons les avantages du rail, qui est un système stable et fiable, à ceux du transport routier, qui permet d'assurer la distribution capillaire dans les moindres recoins du pays grâce à sa grande flexibilité.

Et qu'apporte cette offre à l'entreprise SBB Cargo, en tant que pilier essentiel de la stratégie globale?

Le TWC constitue notre offre de base, mais sa croissance est limitée. Avec le trafic combiné, nous créons une nouvelle perspective de développement prometteuse. Nous voulons conserver et développer notre position privilégiée sur le marché du transport.

Quels sont concrètement les plans de développement du trafic combiné intérieur?

A court terme, nous voulons prolonger la relation est-ouest Dietikon-Renens jusqu'à Gossau et Genève et ouvrir une deuxième relation nord-sud vers le Tessin. Nous passerons aux étapes suivantes lorsque le besoin se fera sentir sur le marché. L'objectif est de créer un réseau de plusieurs lignes permettant de relier les principaux centres logistiques et écono- >



«SBB Cargo s'identifie au TWC»: Nicolas Perrin.

miques suisses, et ce, avec des relations permettant d'exploiter le système de façon compétitive; autrement dit, en Suisse, avec des distances d'environ plus de 150 kilomètres. C'est pourquoi nous mettons d'abord les régions comme l'Arc Lémanique, le Tessin ou la Suisse orientale sur le devant de la scène.

SECTEUR D'ACTIVITÉ: INTERNATIONAL.



Conteneurs pour l'Europe dans le port de Rotterdam.

Pour réussir sur l'axe nord-sud très convoité, il faut un modèle commercial concentré. C'est pourquoi SBB Cargo International a été détachée comme unité autonome début 2011. Elle se concentre depuis lors sur le rôle de tractionnaire. Son activité principale est donc l'acheminement de trains complets et de trains du trafic combiné du Benelux et de la Ruhr vers l'Italie du Nord. Cela permet d'avoir des structures simples et avantageuses en termes de coût et de créer ainsi la base pour réaliser un résultat positif.

L'opérateur combiné Hupac participe à SBB Cargo International à hauteur de 25%. Il est aussi le plus grand client de SBB Cargo International. Hupac apporte sa vision de client et son savoir-faire et permet ainsi d'améliorer la collaboration à l'interface entre opérateur et rail.

Quelles infrastructures supplémentaires seront nécessaires?

Jusqu'à présent, nous avons procédé avec pragmatisme et développé l'offre initiale avec l'infrastructure existante. Des terminaux spécifiques seront nécessaires pour le transbordement, à long terme. Nous en avons réalisé un premier à Cadenazzo, parce que le Tessin est un marché important. Les deux terminaux Bâle Nord et gateway Limmattal sont d'une importance capitale pour le trafic import/export. Sans oublier qu'il faudra aussi développer les capacités sur les lignes à long terme.

Pensez-vous que cette nouvelle offre vous permettra de transformer la concurrence entre le rail et la route en un partenariat?

La question ne se pose pas en ces termes pour moi, le partenariat étant la condition préalable à un trafic combiné fructueux. Je suis convaincu qu'une nouvelle forme de collaboration est en train de naître entre les deux modes de transport. Il est évident qu'avec l'insuffisance de capacités infrastructurelles, les exigences de plus en plus complexes de la logistique ne pourront être satisfaites que par une approche et une optimisation du système de transport dans son ensemble.

Dans un passé récent, les mesures d'assainissement du TWC étaient sur le devant de la scène. Cet assainissement est-il aujourd'hui terminé?

Le trafic de marchandises par wagons complets réalise aujourd'hui la plus grande presta-

tion de transport, et de loin, et est donc essentiel pour nous et pour l'économie suisse. SBB Cargo s'y identifie complètement. Notre objectif est de le maintenir. Mais pour cela, il faut qu'il soit rentable. La mise en œuvre de l'assainissement est en bonne voie.

Les clients peuvent-ils partir du principe que le réseau et l'offre resteront ainsi pour longtemps?

Comme nous l'avons déjà dit, nous voulons un TWC sain. Et pour cela, nous devons adapter

«Nous sommes le n° 1 du transport ferroviaire de marchandises en Suisse et avons un produit de premier choix.»

Nicolas Perrin

l'offre au marché. L'offre ne peut pas rester statique sur plusieurs années. Sinon il faudra à nouveau prévoir un assainissement dans cinq ou dix ans. C'est pourquoi le TWC va évoluer avec les clients, afin que nous puissions proposer, à l'avenir aussi, de bonnes solutions logistiques à l'économie.

Le TWC peut-il être réellement rentable?

Le TWC est un secteur d'activité difficile et le restera. En tant que propriétaire, la Confédération attend que nous puissions au moins

exploiter le système de façon autonome. Et c'est la voie que nous avons choisie.

Le problème, c'est que les transports pour les industries lourdes reculent. Qu'en pensez-vous?

Nous devons nous concentrer davantage sur les transports qui seront aussi demandés dans le futur. Les besoins augmenteront dans les domaines de l'approvisionnement et de l'élimination. Je pense par exemple aux matériaux de construction, biens de consommation ou huiles minérales, et pour l'élimination, à la ferraille, et aux vieux papiers, toutes deux des marchandises volumineuses. Les aciéries ont besoin de beaucoup de ferraille et la Suisse n'en manque pas. Ces transports se poursuivront donc. Les transports transfrontaliers gagneront en importance. Nous devons donc développer notre réseau international.

La politique suisse s'intéressera prochainement davantage à l'avenir du trafic de marchandises. Qu'attendez-vous des politiciens dans ce domaine?

La libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises a abouti, sans qu'un cadre n'ait toutefois été défini pour assurer sa rentabilité financière. J'attends donc que les conditions cadres soient définies de telle sorte que nous puissions disposer de la marge de manœuvre nécessaire pour développer encore plus notre produit et proposer de bonnes solutions sur le marché. En bref: que notre activité soit rentable. Je dois néanmoins reconnaître qu'en Suisse, les conditions cadres sont déjà très bonnes.

SBB Cargo redéfinit actuellement la stratégie de flotte. Que pouvez-vous nous en dire?

Notre flotte a grandi au fil des années. Nous voulons à présent la réduire massivement, tant en termes de nombre que de diversité de types, tout en proposant la même prestation. Pour les locomotives de manœuvre, le processus s'achèvera en 2014 et il ne restera plus que trois types. Pour les locomotives de ligne, nous avons bien progressé aussi et il ne res-

tera qu'une seule famille de locs d'ici à fin 2013. En revanche, pour les wagons, cela durera encore plusieurs années; nous n'avons pas les moyens financiers pour accélérer ce processus pour l'instant. Nous avons toutefois déjà investi ces dernières années, par exemple dans des wagons à parois coulissantes ou des wagons céréaliers.

Quelle est votre vision personnelle pour SBB Cargo?

Elle est simple: nous sommes le n° 1 du transport ferroviaire de marchandises en Suisse et avons un produit de premier choix. Il devra en être ainsi à l'avenir aussi, avec en plus une durabilité entrepreneuriale. Cela paraît simple, mais c'est un défi de taille dans cette branche.

Quel est votre souhait personnel pour l'année à venir?

J'ai pour objectif que nous mettions en œuvre l'assainissement l'année prochaine et jetions les bases d'un développement adapté au futur. Mon souhait personnel est que les 3000 collaborateurs de SBB Cargo puissent dire en fin d'année: nous sommes fiers de ce que nous avons réalisé. ■

**SECTEUR D'ACTIVITÉ:
TRAFIC COMBINÉ.**



Le trafic combiné (TC) est une chaîne de transport dans laquelle les marchandises sont acheminées par différents moyens de transport: principalement par rail et camion, mais aussi par bateau. Dans le TC accompagné, les wagons transportent des camions entiers, et dans le TC non accompagné, des semi-remorques ou des contenants de transport (conteneurs par exemple).

SBB Cargo y voit de bonnes opportunités de croissance. Elle développe donc cette offre avec de nouveaux terminaux et des trains de ligne réguliers et rapides entre les principaux centres suisses. C'est pour cela et à cause du nombre accru de bouchons routiers que le TC intérieur est une alternative de plus en plus attractive au transport routier. Aujourd'hui déjà, SBB Cargo est le plus grand prestataire d'offres de transport combinées en Suisse.

SBB Cargo prévoit aussi une croissance dans le TC import/export. De nouveaux terminaux sont prévus: le gateway Limmattal permettra la connexion au TWC pour la distribution capillaire en Suisse. Le terminal Bâle Nord fera le lien entre la navigation, le rail et la route.



«Mon souhait: que nous puissions être fiers de notre performance fin 2013»: Nicolas Perrin.

SBB Cargo déplace son siège à Olten.

Le siège de SBB Cargo déménagera de Bâle à Olten à l'automne 2014. Ce sont les coûts qui motivent ce déménagement. SBB Cargo pourra louer un nouveau bâtiment à proximité de la gare d'Olten à de meilleures conditions. Malgré des recherches intensives, aucun site approprié n'a pu être trouvé à Bâle. Le contrat de location du site actuel expire à l'automne 2014.



Daniel Bürgy

Daniel Bürgy, nouveau responsable de la Vente.

Il y a eu un changement à la direction de SBB Cargo. Depuis fin octobre, Daniel Bürgy est le nouveau responsable de la Vente. Peter Schär a quitté SBB Cargo.

Daniel Bürgy travaille chez SBB Cargo depuis 2001. Après l'intégration réussie du Centre de Service clientèle à Bâle, sous sa direction, D. Bürgy a récemment dynamisé le développement du trafic combiné en Suisse avec son équipe de projet. Nathan Zielke, responsable du Développement d'entreprise, conduira le projet ad interim.

Au cours de ces dernières années, Peter Schär a soutenu de nombreux projets chez SBB Cargo. Il a par exemple mis en place la réorganisation de la Vente en secteurs.



Impressionnés: les lecteurs en visite au cœur de SBB Cargo.

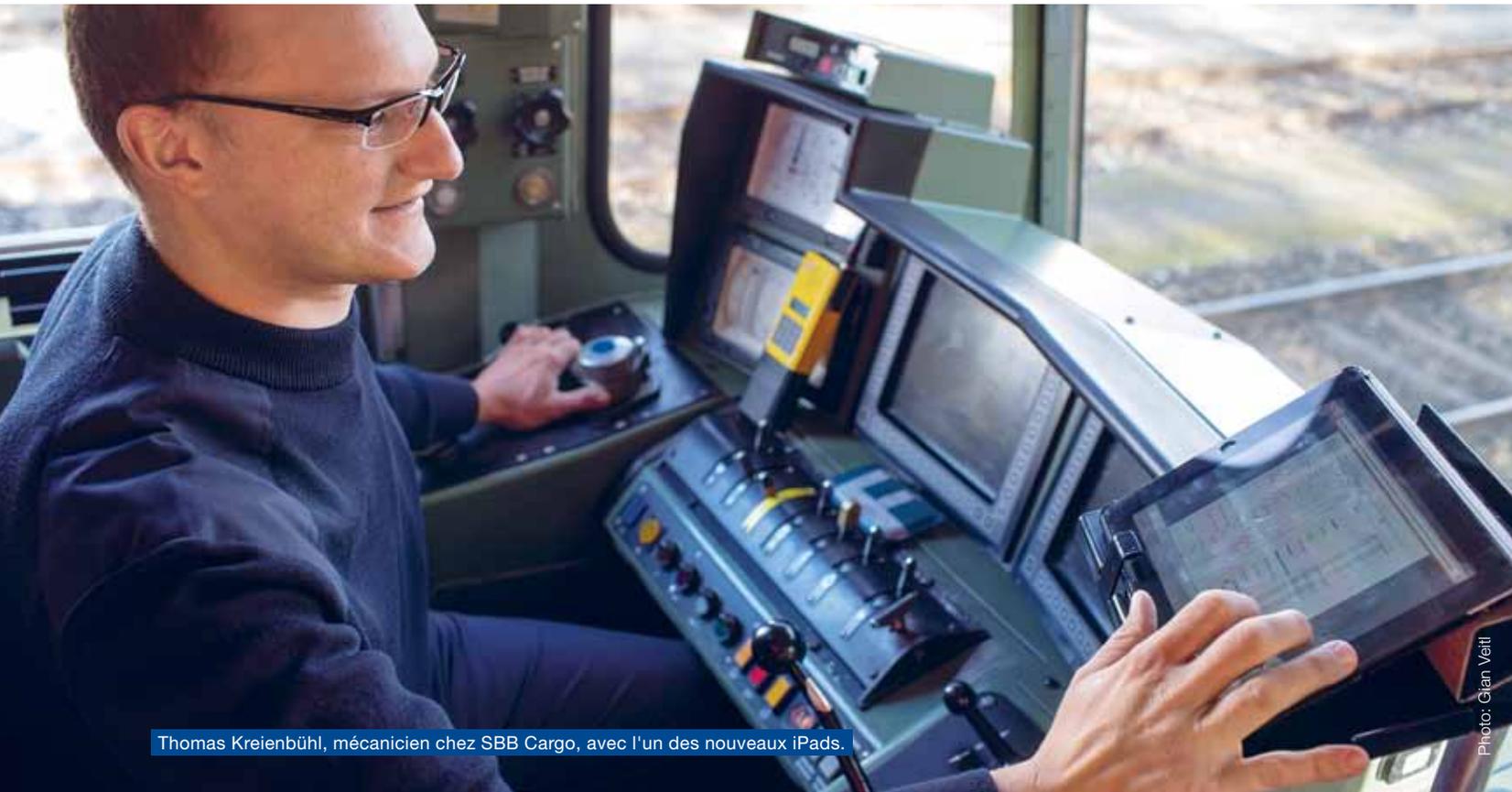
Vingt lecteurs en visite chez SBB Cargo.

Le service Operations est considéré comme le cœur de SBB Cargo: c'est ici que les spécialistes dirigent le trafic ferroviaire de marchandises. Le sort a désigné vingt lecteurs qui ont pu visiter SBB Cargo.

Sigfried Flury, responsable Production Cargo Régionale, a chaleureusement accueilli les lecteurs. «Nous vous montrons où sont prises les décisions importantes chez SBB Cargo», a-t-il promis durant son allocution. Et il a tenu parole: première station de la visite, le local dans lequel se réunit l'état-major d'urgence de SBB Cargo en cas d'événements importants. Deuxième station: Operations. Là, les spécialistes veillent quotidiennement à ce que les clients réceptionnent ponctuellement leurs marchandises, malgré un aiguillage gelé. «Nous devons quotidiennement décider très rapidement qui peut rouler et qui doit attendre momentanément», explique Urs Gähwiler, responsable Operations. Pour finir, le groupe a visité la salle de réunion de la direction.

SBB Cargo et myclimate: connaissances environnementales et créativité.

Cette année encore, SBB Cargo soutiendra l'atelier climatique myclimate dans le cadre de son opération de Noël. Cet atelier est un concours pour les apprenants dans les écoles et les entreprises. Les participants développent des projets et des produits qui permettent de réduire le CO₂, qui sont énergétiquement efficaces ou qui favorisent la sensibilisation à ces thèmes. Ces cinq dernières années, 3500 apprenants d'environ 100 écoles professionnelles, associations de formation et entreprises ont déjà participé à l'atelier climatique, et 253 projets ont été réalisés.



Thomas Kreienbühl, mécanicien chez SBB Cargo, avec l'un des nouveaux iPads.

Photo: Gian Vedit

Des iPads dans le poste de pilotage de SBB Cargo.

A partir de janvier 2013, les mécaniciens de SBB Cargo disposeront d'iPads sur lesquels seront enregistrés les règlements et documents de sécurité autrefois fournis sous forme papier.

Chaque mécanicien peut accéder à l'Intranet SBB via son iPad. Une application spéciale garantit que les règlements et autres documents sont toujours actualisés. Le mécanicien peut aussi les compléter par des notes et les enregistrer. Il peut en outre consulter à tout moment des informations via Internet, charger des applications sur l'appareil ou encore communiquer avec le centre de coordination ou d'autres personnes de SBB Cargo. Début 2013, les contrôleurs techniques de Cargo seront également équipés de nouveaux appareils électroniques.



Photo: Nicolas Petit

Trafic de marchandises par wagons complets: réseau 2013 à partir du changement d'horaire.

Le changement d'horaire le 9 décembre 2012 entraînera quelques changements dans le TWC. Cela en raison de l'assainissement du réseau entrepris cette année par SBB Cargo. Grâce à l'étroite collaboration avec les clients, les répercussions de cet assainissement ont pu être limitées au maximum: dans de nombreux cas, SBB Cargo a trouvé des solutions avec les clients pour améliorer la rentabilité des transports et ainsi conserver les points de desserte. 98 % du volume actuel restent donc ainsi sur le rail. Dans certains cas, des coupes ont été inévitables malgré une recherche intensive de solutions avec les clients concernés. Les points de chargement trop peu fréquentés et non rentables ne pourront donc plus être desservis à partir du changement d'horaire. Les informations sur tous les points de desserte sont disponibles en ligne.

Prêt pour 2013: le TWC à la gare de triage Genève-La Praille.

www.sbbcargo.com/fr/pointdesserte





Un village prévoyant.

Le petit hameau de Gwüest, sur la Göschenalp, est quelquefois coupé du monde durant plusieurs jours en hiver. Mais l'approvisionnement fonctionne tout de même, car les habitants ont l'habitude de s'y préparer.

TEXTE: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

«Nous sommes loin de tout, mais nous avons aussi des congélateurs là-haut!» Cornelia Stoimenov-Mattli nous répond avec amusement. La question sur la façon dont elle et les vingt autres habitants du petit hameau de Gwüest à la Göschenalp (UR) s'approvisionnent en hiver lui a déjà souvent été posée. Il n'existe pas de réponse standard. «On ne peut pas généraliser pour tous les habitants de Gwüest», explique la patronne de l'auberge Göschenalp. Chaque Mattli – nom de toutes les familles ici – s'organise individuellement en hiver.

Et ce dernier est long et dur là-haut, à plus de 1600 mètres d'altitude. Durant sept mois dans l'année, les maisons du hameau sont couvertes de neige, souvent plusieurs mètres

entre novembre et mars. Et régulièrement, la seule route d'accès vers Göschenen, distant de 10 kilomètres, est complètement enneigée et impraticable durant des jours. Par exemple lorsqu'il y a un risque d'avalanche. Même la motoneige ne passe plus dans ce cas, et Gwüest est alors totalement coupé du monde extérieur.

Des réserves pour quatre mois et demi.

Pour traverser ces périodes difficiles, la petite communauté de montagne doit faire des réserves à Gwüest. En automne, les provisions sont achetées par kilos chez les détaillants de la vallée et remontées sur l'alpage. «Vous pou-

vez calculer ce qu'une famille moyenne de quatre personnes par exemple consomme par semaine», explique Cornelia Stoimenov-Mattli: «Avant l'hiver, les familles de Gwüest font des provisions qui suffisent pour quatre mois et demi.»

Chaque famille de Gwüest fait ses provisions à sa façon. Une cave abritera 80 paquets de corn flakes, 70 pots de confiture et 120 boîtes de petits pois, et la cave voisine 60 pots de Nutella, 80 portions de thon et 100 tablettes de chocolat au lait. On y trouve également en automne de la viande, du fromage, du pain suédois, des biscottes, etc. Et ceux qui ont calculé un peu juste, pourront se réapprovisionner avec la motoneige.

Pour son auberge qui est aussi partiellement ouverte en hiver et héberge des clients, elle doit refaire ses calculs. Des montagnes de provisions alimentaires s'entassent à la cave et dans les locaux de stockage pour les mois d'hiver. Etant donné qu'en général, la route d'accès ne reste totalement bloquée que pendant quelques jours, les habitants de Gwüest peuvent aussi faire leurs achats en hiver. Ils n'ont donc pas besoin de renoncer complètement aux denrées périssables comme les légumes, les fruits et la viande fraîche.

Aide médicale par téléphone.

Sur le plan gastronomique, Gwüest est donc parfaitement paré en cas de températures négatives, de tempête ou de neige. Quant à l'approvisionnement médical, il fonctionne sur le même principe dans le hameau: en automne, Felix Rüegg, médecin de campagne à Göschenen, constitue un important stock de médicaments. Celui-ci est géré par Elisabeth Mattli, mère au foyer de Gwüest, qui a suivi une formation de sage-femme. Pour les maladies ou blessures courantes, elle dispense les médicaments nécessaires aux patients. «En cas de doute, elle m'appelle toujours au cabinet et se fait conseiller par téléphone», explique F. Rüegg. Cela fonctionne très bien. Ces dernières années, il n'a dû monter à Gwüest à motoneige qu'une seule fois en hiver, pour une urgence.

Même les voies de communication fonctionnent le plus souvent sans problème à Gwüest en hiver. Outre le branchement TV, le téléphone et l'e-mail, la distribution du courrier et des colis est également assurée dans la montagne. Postier à temps partiel, Karl Mattli, qui habite dans le hameau, descend chaque mercredi et samedi à Göschenen à motoneige pour chercher le courrier. «Nous le rémunérons pour ce service», explique Peter Fedier, responsable de l'office de poste de Göschenen. En cas de risque d'avalanche, il peut arriver que le courrier destiné à Gwüest ne soit pas récupéré durant une ou deux semaines. Mais ceci arrive très rarement, selon P. Fedier.

«Vous voyez bien que tout se déroule assez normalement chez nous, même en hiver et durant la préparation qui le précède», conclut Cornelia Stoimenov-Mattli. Les habitants en ont l'habitude depuis très longtemps. Les réserves pour l'hiver 2012/2013 ont été faites dès septembre. La patronne de l'auberge nous rassure: «Nous faisons en sorte de ne pas devoir solliciter l'hélicoptère en plein hiver pour nous réapprovisionner.» ■



Dirk Bruckmann

Innovations techniques dans le TWC: il faut des solutions européennes.

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

Le trafic de marchandises par wagons complets a besoin d'innovations techniques pour rester compétitif. Tout le monde s'accorde sur ce point. Mais lorsque de nouvelles technologies doivent être mises en œuvre sur les wagons, les innovations s'avèrent rapidement limitées. Tout le monde ne voit que la situation finale dans laquelle tous les wagons sont équipés et qui est nettement plus rentable. Mais la mise en œuvre échoue parce que la modification ne peut être réalisée. De nombreuses technologies ne sont utiles que lorsqu'elles équipent tous les wagons.

Lorsqu'on analyse les innovations pour le TWC suisse, il apparaît rapidement que le trafic ferroviaire de marchandises est une activité européenne et que les wagons circulent dans toute l'Europe. Les 250 000 wagons circulant en Europe finissent tôt ou tard par passer en Suisse. Autrement dit: pour innover en Suisse, il faut que tous les wagons en Europe soient transformés. Ce qui nécessite une information de tous les participants. Or cela n'a déjà pas fonctionné il y a des années avec l'attelage automatique, alors qu'il y avait encore peu de compagnies ferroviaires publiques. Et le monde ferroviaire n'est pas devenu moins complexe depuis. Suite à la libéralisation et à la subdivision des entreprises ferroviaires, le nombre de participants s'est accru. Comme ce fut le cas pour les freins silencieux, les coûts et les avantages des innovations incombent à différents participants. Et nous manquons à ce niveau de mécanismes appropriés qui permettent un équilibre financier.

Le secteur a néanmoins reconnu la nécessité des innovations pour rester compétitif. Il existe des signes de propension croissante à l'innovation, comme le «Livre blanc sur les innovations des wagons de marchandises», dans lequel hautes écoles, entreprises ferroviaires, constructeurs de wagons et autres participants ont pour la première fois défini des objectifs communs. Il s'agit à présent de développer cette collaboration.

Dirk Bruckmann

Dirk Bruckmann, senior scientist à l'Institut pour la planification du trafic et des systèmes de transport de l'EPF Zurich.



Jasmin Müller

Elle prépare l'avenir.

Que sera le monde du transport et du rail en 2020 ou 2030? Comment SBB Cargo se positionnera-t-elle avec succès sur le marché? Autant de questions que se pose Jasmin Müller, responsable Stratégie. Sa méthode: identifier les tendances du marché et en déduire les mesures nécessaires pour SBB Cargo. Elle mène une réflexion latérale et fixe toujours des objectifs clairs.

TEXTE: ESTHER BANZ – PHOTO: GUY PERRENOUD

Lorsqu'on entend Jasmin Müller (29 ans) parler de stratégie, on comprend tout de suite qu'il s'agit d'une grande passion. Une des raisons sans doute pour lesquelles on l'a fait venir de Munich à Bâle en mars 2012 pour diriger le service Stratégie d'entreprise qui collabore étroitement avec la direction de SBB Cargo.

J. Müller, femme d'affaires diplômée en commerce extérieur et titulaire d'un master en controlling et management, dirige, au siège de SBB Cargo, une équipe de six personnes qui s'occupent de l'avenir de l'entreprise. En sachant que «l'avenir» ne se situe pas quelque part dans l'au-delà, mais dans une période clairement définie, comme elle l'explique: «Nous planifions à court, moyen et long terme.» Et où commence la planification? «A l'objectif.» La Stuttgartoise sourit. «Par exemple: en 1975, Bill Gates s'était fixé comme objectif qu'un jour, dans le futur, il y aurait un ordinateur dans chaque maison et sur chaque bureau. Et c'est avec cette vision qu'il a bâti Microsoft.»

Certes, SBB Cargo n'est pas comparable à Microsoft ou Ikea, précise immédiatement J. Müller: «Il faut connaître les forces de son entreprise, savoir les évaluer correctement et non pas faire des plans sur la comète.» Il faut se poser les questions suivantes: dans quels domaines sommes-nous compétents? Quels sont les défis à relever demain? Dans quelle direction pouvons-nous aller? Et comment faire le lien entre aujourd'hui et demain? «C'est précisément ce lien qui constitue la stratégie», conclut-elle.

Le fait qu'elle développe cette stratégie dans un univers d'hommes ne dérange pas cette frêle jeune femme, au contraire: «J'ai beaucoup d'affinité avec tout ce qui bouge. Si, en plus, c'est rapide et bruyant, je me sens dans mon élément», dit-elle en riant. «Je travaillais auparavant dans le secteur automobile où il en va de même. Au travail, seuls comptent les contenus et la qualité, peu importe qu'il s'agisse d'un homme ou d'une femme.»

Comprendre le présent et envisager l'avenir: c'est ainsi que Jasmin Müller et son équipe réfléchissent et travaillent. Outre Bill Gates, Henry Ford est un des autres stratèges qui lui servent de modèle: «Si j'avais demandé aux gens ce qu'ils veulent, ils m'auraient répondu des chevaux plus rapides.»

Quels sont donc les objectifs concrets de SBB Cargo dans les prochaines années ou même décennies? J. Müller: «A court terme, la priorité est donnée à l'assainissement du segment

JASMIN MÜLLER

(29 ans) a déménagé de Munich à Unterentfelden (AG) pour SBB Cargo – volontairement en Suisse pour apprendre à connaître le pays et ses habitants. Travailler dans une banque ne lui conviendrait pas, dit-elle: «J'aime les grandes machines qui bougent et qui font du bruit.» Dans ses loisirs, elle fait du sport, voyage et aime déguster de bons petits plats et de bons vins.

principal. A moyen terme, nous voulons optimiser et développer les prestations clés. Et à long terme, nous réfléchissons activement à des partenariats stratégiques et des extensions du modèle commercial. L'essentiel, c'est de ne pas oublier l'entreprise dans cette planification.» Autrement dit, être sur place, rencontrer les gens, connaître leurs capacités, leurs idées et leurs avis – c'est cela, la planification stratégique. Et d'ajouter: «Tenir compte des idées venant de l'extérieur, mener une réflexion interactive et latérale. Et ensuite s'immerger avec les collaborateurs sur place.»

Aucun jour de travail ne ressemble donc à un autre, à une constante près: l'échange: «Beaucoup d'échanges, jour après jour.» ■

3 questions.

Quelle a été votre 1^{re} prestation stratégique?
Mon frère et moi désirions une console Nintendo lorsque nous étions enfants. Ceci était donc l'objectif absolu. La stratégie pour y arriver a consisté à vendre tous nos jouets Lego au marché aux puces.

A quoi vous fait penser le mot chaos?
A une entreprise sans stratégie.

Quel talent auriez-vous voulu avoir?
J'aimerais bien pouvoir me téléporter, aller d'un endroit à l'autre en quelques secondes. Parce que le temps est si précieux...



Impressum.

cargo 4|12. Novembre 2012 Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Heini Lüthy (direction), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Werbekontor, 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 73, fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/fr/magazine

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/magazine. Vous recevrez ainsi cargo quatre fois par an, livré gratuitement à votre bureau ou domicile.

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

Service Clientèle:

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

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

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

- www.cargo-blog.ch
- www.facebook.com/sbbcargo
- www.twitter.com/sbbcargo
- www.youtube.com/sbbcargovideos
- www.flickr.com/cargo-blog
- www.issuu.com/sbbcargo





SBB CFF FFS Cargo

Nous sommes là
où des objectifs sont
atteints ensemble.

Nous prenons tout de façon très personnelle: en particulier la satisfaction de notre clientèle et la qualité de nos prestations. Grâce à notre savoir-faire en matière de transport, nous comprenons les besoins de nos donneurs d'ordres et garantissons ainsi des prestations d'avenir. Pour un objectif commun. www.sbbcargo.com

