

cargo

Acier dur à travers le massif de granit. ThyssenKrupp choisit la ligne du Gothard pour ses transports. 6
De la montagne à votre salon. Pfister Meubles livre deux tiers de ses meubles directement à domicile. 10
Ciment spécial pour le tunnel de base. Holcim approvisionne le chantier NLFA. 14
Le ferroutage du nord au sud. Hupac a quarante ans. Le pionnier du transport combiné a commencé tout petit. 16



Ballast. 4

Exposition à l'occasion des 125 ans du chemin de fer du Gothard. SBB Cargo au salon transport logistic. Des clients satisfaits.

Acier dur à travers le massif de granit. 6

Chaque année, SBB Cargo transporte pour ThyssenKrupp 200 000 tonnes de produits plats à destination de l'Italie.

Une répartition modale équilibrée. 9

Entrevue avec Martin Krispler, membre de la direction de Stallinger Swiss Timber AG.

Le train du Gothard vous livre presque dans votre salon. 10

Pfister Meubles livre deux tiers de ses meubles directement à domicile.

La prestation de transport: une hausse de 7,5%. 13

12 milliards de tonnes-kilomètres nettes: un nouveau record pour SBB Cargo.

Du ciment à la montagne. 14

Holcim a conçu le ciment Fortico 5R tout spécialement pour le tunnel de base du Gothard.

Personne ne savait où cela allait mener. 16

Il y a quarante ans, on regardait d'un mauvais œil les pionniers du transport combiné.

Un contrôle minutieux. 17

L'une des stations de contrôle pour locomotives les plus modernes d'Europe se trouve à Bellinzona.

Un visionnaire qui jongle avec les chiffres. 18

Au travail, Joachim Joos vit déjà en 2020.

Photo de couverture: l'église de Wassen fait partie du mythe du Gothard. En direction du sud, on peut la voir trois fois grâce aux tunnels hélicoïdaux. Sur la droite, de nouveau à droite, puis sur la gauche.

Souhaitez-vous vous abonner gratuitement?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

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

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

Impressum.

cargo 1|07. Avril 2007. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage à 20 000 exemplaires.** **Rédaction** Susanne Perren (responsable), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favo Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 19 01 02, cargomagazin@sbbcargo.com, www.sbbcargo.com

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



«Le Gothard, mythe et mission, tout un symbole. SBB Cargo prend à cœur cette idée.»

Chère lectrice, cher lecteur,

Via son tunnel de 15 kilomètres de long, la ligne du Gothard relie le Nord et le Sud de l'Europe depuis maintenant 125 ans. Le Gothard est une des liaisons transalpines les plus importantes. C'est l'alliance d'un mythe et d'une mission. C'est là que le Rhin, le Rhône, la Reuss et le Tessin prennent leur source. Le tunnel par lui-même est une œuvre pionnière, et il symbolise une jonction plus rapide et plus efficace de marchés séparés géographiquement. SBB Cargo fait sienne cette idée grandiose.

Il y a 125 ans, le tunnel du Gothard a contribué à rapprocher de grands centres économiques; aujourd'hui, c'est le lot de la libéralisation dans le trafic européen de marchandises. SBB Cargo est la première entreprise ferroviaire de transport d'Europe à s'être intéressée de près aux chances et aux défis qu'offre cette libéralisation – pour le transport de l'acier par exemple (page 6). Trois pays, une seule entreprise ferroviaire de transport. SBB Cargo et ses filiales effectuent des transports réguliers et en trafic continu de l'Allemagne vers l'Italie et inversement. Nous nous appuyons sur le savoir-faire logistique de la maison mère suisse et sommes fortement implantés sur les différents marchés.

L'offre de SBB Cargo séduit de plus en plus d'entreprises. En 2006, SBB Cargo a une nouvelle fois enregistré une augmentation de 7,5% de sa prestation de transport, pour atteindre le niveau record de 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes (page 13).

Hupac SA, aujourd'hui leader du trafic combiné transalpin, est un modèle de logistique pour tous les trafics marchandises au Gothard. Lorsque quatre expéditeurs et le chef des marchandises SBB fondèrent l'Hupac SA, ils ne

suscitèrent que des réactions dubitatives. Un de ceux qui ont participé dès la première heure à cette histoire de pionniers raconte comment ils ont réussi en dépit de ces fâcheux auspices (page 16).

Le Gothard est également un axe de transport important pour le trafic intérieur suisse. La société Holcim approvisionne le Sud en ciment et travaille pour ce faire depuis des années avec SBB Cargo, un partenariat qu'elle compte poursuivre à l'avenir (page 14).

Je vous souhaite une agréable lecture.

Nicolas Perrin

Responsable Secteur d'activité International

SBB Cargo au salon «transport logistic».



Du 12 au 15 juin 2007, SBB Cargo participera au principal salon européen pour les professionnels de la logistique à Munich.

Avec près de 1200 exposants et plus de 40 000 visiteurs, le salon «transport logistic» de Munich constitue un événement incontournable pour les professionnels du transport. Avec un stand extérieur, SBB Cargo participera à ce

salon, fidèle au slogan «Nous ne faisons que ce que nous savons bien faire – la logistique ferroviaire internationale» (stand en plein air F8). Dans le Lounge SBB Cargo, une exposition interactive, organisée sur l'anniversaire du chemin de fer du Gothard, sensibilisera la clientèle à l'importance de cet axe de transit.

Design Cargo revisité pour la Ae6/6.



Quatre-vingt locomotives Ae6/6 changent de look et troquent leur vert ou leur rouge contre un bleu-rouge.

Entre 2007 et 2009, il est prévu de repeindre quelque quatre-vingt Ae6/6. Importante ressource de production pour SBB Cargo, ces locomotives continueront à faire partie de la flotte jusqu'en 2017, date de l'ouverture du tunnel de base du Gothard.

Les deux premières locomotives ont déjà été passées au pistolet. L'une d'elles pourra être admirée à partir de début avril, à l'exposition temporaire «A travers les Alpes», au Musée Suisse des Transports de Lucerne.

Prévenir le danger.

SBB Cargo participe à la conférence sur les marchandises dangereuses, organisée le 6 juin 2007 à Bâle.

SBB Cargo offre un standard de qualité élevé pour le transport des marchandises dangereuses. D'où son idée, en 1998, de se regrouper avec d'autres entreprises de transport pour fonder la GeFaSuisse. Depuis des années, l'association s'engage pour former le personnel en charge du transport des marchandises dangereuses. Cette année, la conférence annuelle se tiendra le 6 juin à Bâle. Au programme pour les spécialistes: des ateliers pratiques sur le contrôle des marchandises dangereuses acheminées par rail, la visite d'un laboratoire de classification, l'arrimage dans un camion ou la sécurité dans les entrepôts de marchandises dangereuses.

► www.gefahrgut.ch

ChemOil présente sa nouvelle image de marque.

ChemOil

Le logo rouge-noir symbolise l'internationalité.

ChemOil renforce l'orientation internationale de l'entreprise et souligne avec le nouveau logo son étroite collaboration avec la maison mère SBB Cargo.

Les 125 ans du chemin de fer du Gothard.



SBB Cargo organise une exposition interactive au Musée Suisse des Transports à l'occasion de l'anniversaire du Gothard.

Le Musée Suisse des Transports célèbre les 125 ans du chemin de fer du Gothard par une vaste exposition, sur le thème de «La traversée des Alpes – une histoire diablement passionnante».

L'exposition temporaire de SBB Cargo

constitue l'un des temps forts de la manifestation. A l'entrée du Musée Suisse des Transports de Lucerne, une locomotive Ae6/6 et deux wagons Hbbillns accessibles au public dévoilent tous leurs secrets de manière ludique. A bord des wagons, des films et des tableaux d'information illustrent avec grandiloquence les prouesses du chemin de fer en matière de transport de marchandises. Un modèle réduit présente les

locomotives et les wagons Cargo de dernière génération.

Un jeu Nord-Sud conduit les visiteurs le long du rail international de SBB Cargo. Un jeu pour enfants et des Cargo-e-Cards complètent l'exposition où SBB Cargo s'affiche comme une entreprise résolument moderne et visionnaire.

Ouverture: 4 avril 2007. Durée: jusqu'au 28 octobre 2008.

Toujours plus pour les clients.

Dans le trafic intérieur, la satisfaction de la clientèle a atteint 7,32 points.

Les clients suisses s'accordent à reconnaître qu'en 2006 SBB Cargo a fait preuve d'une fiabilité, d'une compétence en conseil et d'un engagement plus marqués qu'en 2005. Malgré la concentration du réseau de livraison, la satisfaction de la clientèle totalise un score de 7,32 points (contre 6,89 en 2005), équivalent à celui de 2003. En revanche, l'image de marque de SBB Cargo, la durée du traitement des réclamations et des rectificatifs de facture, le rapport qualité/prix des tarifs de transport et des prestations complémentaires, ainsi que la disponibilité des wagons sont moins bien cotés.

Quant au trafic international, la satisfaction spontanée enregistre une excellente performance avec 7,91 points (contre 7,94 en 2005). Les clients souhaitent des améliorations au niveau du temps de traitement des offres, de la disponibilité des wagons et de la gestion des réclamations.

Un train qui pivote.



Véritable innovation mondiale, la traversée du Gothard offre un spectacle hors du commun.

Les wagons Pangottardo sont équipés de sièges pivotants qui, comme par magie, s'orientent vers le sud, dès que le train franchit les tunnels hélicoïdaux de Wassen.

Depuis le 24 mars, les voyageurs peuvent réserver leur place à bord de ce superbe train panoramique, au départ de Bâle et de Zurich. La Pangottardo circule tous les jours jusqu'au 28 octobre. Pour se rendre à Locarno, les voyageurs munis d'un billet de 1^{re} classe devront s'acquitter d'un supplément de 25 francs.

Chaîne logistique en acier.



Chaque année, SBB Cargo transporte pour ThyssenKrupp Steel près de 220 000 tonnes de produits plats de grande qualité vers l'Italie, via le tunnel du Gothard.



Des coils de ThyssenKrupp attendent à Duisbourg d'être transportés vers le sud.

approximative de 40% de rail, 40% d'eau (Rhin), 20% de route ou de transport combiné. Ainsi, les envois composés de coils et de faisceaux de tôles plates rejoignent directement la plate-forme lombarde de Desio par le rail, ou poursuivent leur voyage depuis le port industriel de Thyssen Walsum dans des navires fluviaux couverts jusqu'au terminal de transbordement du spécialiste de la branche Ultra-Brag à Bâle-Kleinhüningen. Là, les marchandises destinées à l'exportation sont soit

«**Contrairement aux nouveaux venus, SBB Cargo s'est imposée sur ce trajet et maîtrise parfaitement sa spécialité.**»

Dieter Lindenblatt

temporairement entreposées, soit directement transbordées sur le rail et acheminées par SBB Cargo.

«Ici commencent plusieurs transports», explique Stephan Keller. Le conseiller à la clientèle de SBB Cargo est responsable, au sein de la centrale de Bâle, des ports rhénans. Cet homme de 59 ans collabore étroitement avec son collègue Adrian Bögli, qui s'occupe de ThyssenKrupp Steel à Duisbourg. Tous deux coordonnent les transports du n° 1 de l'acier vers la Suisse et l'Italie du Nord, et expédient aussi d'autres marchandises du nord vers le sud. ▶

clair & net	
Gare de départ	Duisbourg-Rheinhausen
Destination	Desio
Distance	900 train-kilomètres
Marchandise	Acier plat
Wagon	Shimmns
Destinataire	ThyssenKrupp Steel AG

pétences, la ponctualité et la fiabilité de son transporteur.

«SBB Cargo se distingue des nouveaux venus par le fait qu'elle s'est imposée depuis longtemps sur ce trajet et qu'elle maîtrise parfaitement cette spécialité», déclare Dieter Lindenblatt, directeur de l'économie des transports chez ThyssenKrupp Steel AG. On entretient de bonnes relations de partenariat, auxquelles le prompt échange d'informations en cas de problème contribue grandement.

Deux portions de rails, une portion d'eau, une portion de route.

Les produits de ThyssenKrupp Steel sont livrés en Italie – selon Lindenblatt «un marché aux débouchés intéressants» – à l'industrie automobile, des emballages et des matériaux de construction. Parmi les clients figurent aussi des fabricants d'appareils «blancs» (appareils électroménagers tels que les réfrigérateurs). Le géant de l'acier exporte en outre vers de nombreux pays d'Europe et d'Outre-mer. En Europe, l'Italie est son troisième plus grand marché, après l'Espagne et la France.

Un rouleau de tôle pèse entre 15 et 20, voire 36 tonnes. Pour leur transport, Lindenblatt mise sur une répartition modale basée sur la règle

Le mythe du Gothard ici ou là: quand les trains de SBB Cargo s'étirent comme des colliers de perles sur le traditionnel axe conduisant vers le sud, il reste peu de place à la contemplation. Du point de vue de SBB Cargo et de ses filiales, le tunnel ferroviaire du Gothard est le véritable lien entre le Nord et le Sud du continent. SBB Cargo assure la production en continu d'un seul tenant sur cet axe crucial pour de plus en plus de clients.

ThyssenKrupp Steel, l'un des principaux fabricants et distributeurs d'acier plat de qualité au monde, en est un bel exemple. Cet expéditeur important, connu des milieux spécialisés pour être très exigeant et pour le compte duquel SBB Cargo transporte régulièrement de gros envois vers l'Italie du Nord, reconnaît les com-



Dieter Lindenblatt de ThyssenKrupp.



Arrivée, après un long voyage, de l'autre côté du Gothard: sur la plate-forme de transbordement de Desio.

Avant chaque voyage, SBB Cargo doit aller chercher dans le hall de triage de Duisbourg-Rheinhausen les wagons de type Shimmns, préalablement chargés dans les usines de Duisbourg, Dortmund, Bochum et Finnentrop et spécialement conçus pour le transport des rouleaux d'acier sensibles à l'humidité, puis les assembler en compositions.

La principale plaque tournante en Italie du Nord.

Globalement, SBB Cargo transporte pour ThyssenKrupp Steel près de 220 000 tonnes par

an depuis Duisbourg-Rheinhausen et Bâle; 120 000 tonnes partent pour Desio, 40 000 tonnes vers Turin et 60 000 prennent la direction de la Suisse. «Desio est notre principale plaque tournante en Italie du Nord. «70 % des transports que nous effectuons pour ThyssenKrupp Steel transitent par elle», commente Bögli. Les destinataires se trouvant dans un rayon de 100 kilomètres sont livrés à partir de là par camion. Pour expédier des envois d'acier plat vers la plate-forme de Maddaloni dans la région de Naples, SBB Cargo collabore avec Trenitalia Cargo.

Mais pour Lindenblatt, il y a urgence: «En Allemagne, pour ne citer qu'elle, la concurrence ferroviaire de la part des sociétés de transport étrangères reste limitée en raison du manque de wagons Shimmns et d'autres wagons pour l'acier. Il serait souhaitable que SBB Cargo nous propose davantage dans ce secteur, d'autant plus que nous voulons accroître fortement notre volume de production. Le boom de l'acier était prévisible; aujourd'hui, en raison de la pénurie des wagons dans tout le secteur minier, nous nous trouvons dans une «situation critique dramatique».» Rien que l'industrie sidérurgique allemande fait état d'un besoin supplémentaire de 400 wagons Shimmns, plus 3200 autres wagons spéciaux. «C'est pourquoi SBB Cargo devrait investir davantage dans cette flotte.» L'appel de Lindenblatt a été entendu par le conseil d'administration de SBB Cargo: celui-ci délibère actuellement sur une augmentation de la flotte.

Texte: Wilf Seifert. Photos: Hansjörg Egger.

Des hauts fourneaux affamés.

ThyssenKrupp est un groupe principalement axé sur l'acier, les biens industriels et les prestations de services. Dans plus de soixante-dix pays, 188 000 collaborateurs s'occupent de produits et de services innovants. Le segment de l'acier se concentre sur des produits plats haut de gamme. Avec une production annuelle de 14 millions de tonnes, il est le leader mondial de sa branche. ThyssenKrupp Steel AG, dont le siège principal est établi à Duisbourg, est à la fois la société principale et la plus grande entreprise individuelle. Elle regroupe les divisions Steelmaking, Industry, Auto et Processing. Les 30 000 collaborateurs de ThyssenKrupp-Steel ont réalisé un chiffre d'affaires total de 10,75 milliards d'euros (17 milliards de francs) pour l'exercice 2005/2006. Le résultat avant impôt s'élevait à 1,42 milliard d'euros (2,3 milliards de francs). La production d'acier nécessite du coke et du minerai de fer. Ces matières premières proviennent essentiellement d'Amérique du Nord et du Brésil. Des vraquiers de 360 000 tonnes de port en lourd acheminent le fret jusqu'à Rotterdam, où il est transbordé sur des convois poussés qui rallient le port industriel de Duisbourg Schwelgern par le Rhin.



Une répartition modale bien équilibrée.



Martin Krispler, 31 ans,

travaille depuis dix ans pour le groupe Stallinger. Ce groupe fait partie des dix plus grandes entreprises européennes dans sa branche. Krispler a accompagné le projet Domat/Ems de Stallinger Swiss Timber AG, créée le 10 janvier 2006. Il fait partie de la direction. La société est l'une des quatre filiales de Stallinger Holding établi à Frankenmarkt (A). Le groupe fondé par les frères Franz et Leopold Stallinger emploie 650 collaborateurs. A moyen terme, 150 emplois supplémentaires devraient être créés, Suisse comprise. L'entreprise réalise un chiffre d'affaires annuel d'environ 200 millions d'euros.

Martin Krispler, Stallinger Swiss Timber AG construit à Domat/Ems (canton des Grisons) la plus grande scierie de Suisse. Pourquoi à cet endroit?

Parce que nous y avons trouvé des conditions idéales pour le projet qui coûte 80 millions de francs: une jonction autoroutière, un raccordement au réseau cantonal à voie étroite et au réseau national à voie normale, un terrain de 20 hectares appartenant à la commune et un soutien politique. Le raccordement ferroviaire intégré coûte 20 millions de francs supplémentaires.

Comment se déroulent les processus de l'installation?

Celle-ci entrera en service en 2008. Le bois rond qui provient d'un rayon de 75 kilomètres arrive

par camion; pour de plus longues distances, il est acheminé par le train. Il est écorcé, cubé, trié, entreposé et découpé. Après le tri, le séchage et le rabotage, le bois débité part à l'exportation.

Où se trouvent vos principaux acheteurs?

Outre les entreprises de transformation de notre groupe de sociétés en Autriche et en Allemagne, nous fournissons le marché européen, levantin, nord-africain, américain et japonais.

Par quels itinéraires les produits arrivent-ils à destination?

Nous approvisionnons les destinations d'Outremer par le biais des ports de Hambourg et de Brême, en mer du Nord, et le bassin méditerranéen au départ de Rijeka (Croatie) et de Koper (Slovénie). Les destinataires proches des usines sont livrés par semi-remorques.

Vous démarrez avec quatre-vingts personnes travaillant en une seule équipe. Des augmentations de capacité sont-elles prévues?

Nous pouvons passer à deux ou trois équipes, si nous disposons de suffisamment de matière première. De plus, nous disposons dans la zone est du terrain de 5 hectares pouvant servir à nos expansions. Nous nous consacrerons éventuellement aussi à la transformation en pellets, lamellés-collés ou plaques.

Quelle tâche incombe aux chemins de fer?

SBB Cargo est responsable de la Suisse, tant pour le trafic d'importation que d'exportation; dans le canton des Grisons, ce sont les Chemins de fer rhétiques qui se chargent des transports. Le volume contractuel de SBB Cargo s'élève à 280 000 mètres cubes pour 2007.

Qui assurera le transport du bois débité vers les marchés à l'exportation?

SBB Cargo, d'autant plus qu'elle possède dans toute l'Europe un réseau de desserte pour les clients qui chargent du bois et qu'elle dispose d'un solide savoir-faire en la matière. Nous apprécions la ponctualité et la volonté de coopération.

SBB Cargo doit-elle encore s'améliorer?

Oui. En matière d'administration, de facturation et d'autres petits détails, des améliorations sont nécessaires et assurément possibles.

Quel volume de transport votre entreprise va-t-elle générer?

Une moyenne journalière de quatre compositions de vingt wagons. Les transports de bois rond et de bois débité passeront par la gare de triage de Buchs (canton de St-Gall). Plusieurs wagons quittent en outre l'usine une à deux fois par semaine, chargés de déchets de coupe, à destination d'entreprises de transformation.

Une scierie porte-t-elle la marque de constructeur de la forêt?

Une forêt saine a besoin de soins. Cela vaut particulièrement pour la Suisse, où la forêt s'étend fortement et vieillit dans le même temps. Sans soins paysagers, l'équilibre écologique se dérègle.

« Nous disposons sur notre terrain de 5 hectares pouvant servir à des expansions. »

Martin Krispler

Les camions qui vont et viennent perturbent-ils les lieux?

Non, car les camions – à plein régime, on peut en compter entre quarante et cinquante par jour – empruntent la bretelle d'autoroute directe, sans traverser l'agglomération.

Les scieries sont source de bruit et de poussière. Protégez-vous l'environnement?

Nos processus de traitement ont lieu dans des halls fermés et insonorisés. L'usine ne produit par ailleurs aucune émission nocive. La population peut donc dormir sur ses deux oreilles.

Interview et photo: Wilf Seifert.



L'art de combiner les meubles.



Pfister livre, directement à domicile, deux tiers des meubles vendus à ses clients des deux côtés du Gothard. Le transport est facilité par l'utilisation de conteneurs spéciaux.

Il fait froid ce jour-là au petit matin dans le Tessin. Silvano Crotti, responsable de l'antenne logistique de Pfister à Contone, a mis des gants et, dans la lumière des phares, commence à soulever le premier des deux conteneurs à l'aide d'un portique roulant pour le transborder du wagon sur le camion qui attend. Les conteneurs ont été remplis la veille, à l'entrepôt central de Pfister à Suhr, de meubles destinés à la clientèle tessinoise, ont traversé le Gothard pendant la nuit et attendent depuis trois heures du matin sur la voie d'embranchement où ils seront transbordés sur le camion.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire au premier coup d'œil, ce ne sont pas des conteneurs interchangeables ordinaires. Avec une largeur de 2,30 mètres, ils sont plus étroits que

d'autres, et leur poids est plus faible, grâce à une construction allégée. Ce n'est pas sans raison: en effet, les conteneurs ne sont pas seulement utilisés pour le transport ferroviaire, mais aussi pour la livraison des meubles aux clients. «Sur les étroites routes de montagne ou dans les rues de certains quartiers, il est plus facile de manœuvrer avec des conteneurs plus petits et plus légers et des camions qui sont donc plus maniables», explique Crotti. Pfister utilise depuis une vingtaine d'années le trafic combiné non accompagné.

En passant à ce mode de transport, le magasin de meubles a introduit des conteneurs conçus d'après ses besoins et adapté toutes les rampes et tous les camions à ce système. L'intérieur de ces conteneurs interchangeables ►



Les collaborateurs de Pfister livrent une armoire au domicile du client.



Départ devant le lac Majeur, en direction de la vallée Verzasca.

clair & net

Gare de départ	Entrepôt central de Suhr
Destination	Contone (canton du Tessin)
Distance	212 train-kilomètres
Marchandise	Meubles
Wagons	Conteneur
Destinataire	Pfister SA



Un des conteneurs spéciaux de Pfister est chargé sur le wagon à Suhr.

répond également aux exigences spécifiques du transport de meubles: protection contre l'eau de condensation, dispositifs d'arrimage spéciaux et plancher en bois pour pouvoir déplacer les meubles sans problème.

500 000 kilomètres routiers en moins

Semaine après semaine, Pfister envoie dix conteneurs au Tessin via le Gothard. Bien que les conteneurs soient plus petits que la normale, ils sont transportés sur les wagons porte-conteneurs habituels; un dispositif de serrage supplé-

Le jour s'est levé entre temps. Silvano Crotti et son équipe complètent le chargement du conteneur avec des meubles provenant de l'entrepôt local, s'accordent un petit café rapide, et tout se met alors en branle: un camion part en direction de Locarno, un autre dans le Val de Mesolcina. Moins de 24 heures après avoir été chargés à Suhr, les nouveaux meubles se trouveront dans le salon du client. Grâce à un train ponctuel et des processus intelligents et bien rodés chez le destinataire.

Texte: Ursula Homberger. Photos: Dorothea Müller.



Andreas Grieder, responsable du transport chez Pfister.

« Chez Pfister, la protection de l'environnement a une importance capitale. »

Andreas Grieder

mentaire en assure le bon maintien. Au total, quatorze wagons dotés de «l'équipement Pfister» sont en circulation car, sur les six antennes logistiques de Pfister, cinq sont desservies par le train – ce qui représente 3100 trajets par an, avec chaque fois deux conteneurs. «Chez Pfister, la protection de l'environnement a une importance capitale», déclare Andreas Grieder, responsable du transport. «La logistique de Pfister a notamment la certification ISO 14001.» Grâce au trafic combiné rail-route, Pfister économise près d'un demi-million de kilomètres routiers par an.



Pfister en chiffres.

Pfister a été fondé à Bâle en 1882 par Johann Jacob Pfister. Aujourd'hui, Pfister est une société anonyme, filiale de la holding Pfister Arco; la Fondation F. G. Pfister en est l'actionnaire unique. Avec un chiffre d'affaires de 631 millions de francs et une part de marché de 15%, Pfister est le leader de l'ameublement en Suisse. Son réseau de succursales compte vingt centres d'ameublement répartis sur les trois régions linguistiques, pour une surface de vente totale de 140 000 mètres carrés. L'assortiment Pfister comporte près de 100 000 articles, dont un cinquième de marques propres. Les antennes logistiques Pfister se trouvent à Fribourg, Etoy, Sion, Wil (Saint-Gall), Mels, Contone et Suhr (entrepôt central).

Cadenazzo: une gare en plein essor.

Bien que cela passe presque inaperçu vu de l'extérieur, la gare Cadenazzo est devenue, au cours des dernières années, la plate-forme de transbordement affichant la plus forte croissance au Tessin. Cadenazzo se trouve entre Bellinzzone et Locarno, tout près de la zone industrielle et artisanale de la plaine de Magadino, à proximité de l'autoroute A2 et sur la ligne ferroviaire internationale Bellinzzone-Luino. Ses différents atouts – une situation stratégiquement idéale, le portique roulant ainsi qu'une zone de débord qui permet également le transbordement de marchandises surdimensionnées –, ont fait que près de 20 000 wagons sont arrivés ou partis de Cadenazzo au cours de l'année dernière. Cela représente une croissance de 6000 wagons en l'espace de cinq ans. Si l'on y ajoute les expéditions des cinq gares environnantes, desservies depuis Cadenazzo, on obtient même un total de 28 000 wagons pour 2006.

La liste des clients est variée. Le canton du Tessin compte parmi les gros clients réguliers. Il envoie journalièrement six wagons transportant 21 conteneurs d'ordures destinées à l'incinération vers la Suisse alémanique. Migros réceptionne également six wagons par jour, chargés de denrées fraîches, pour son centre de distribution tessinois de Sant'Antonio. Stisa SA, situé à proximité immédiate

de la gare, est spécialisée dans les transports internationaux de conteneurs. La Poste, quant à elle, expédie dix wagons de colis chaque jour à partir de ses voies de raccordement. La société Pedrazzini, dont le réservoir de stockage se trouve juste derrière la gare, réceptionne deux fois par semaine un train de combustibles. L'entreprise de transport Galiker gère son centre logistique à la gare. Le commerçant en ferraille Fratelli Giuliani expédie 800 à 1000 wagons par an vers l'Italie. S'ajoutent à tout cela les petites quantités et les wagons isolés de divers clients, d'innombrables cargaisons transbordées en débord ainsi que les envois Cargo Domino.

L'évolution récente a fait que la gare de Cadenazzo commence littéralement à exploser. C'est pourquoi il est prévu de construire un nouveau débord dès cette année. Sur un terrain de 60 000 mètres carrés, à moins d'un kilomètre en direction de Locarno, on construit quatre nouvelles voies de 400 mètres chacune, pour le chargement et le déchargement des wagons. C'est également là que les bureaux de SBB Cargo vont s'installer. A Cadenazzo, on est sûr que la plate-forme va continuer à gagner en importance. Encore plus en 2017, lorsque le tunnel de base du Gothard sera mis en service.

CFF Cargo affiche une nouvelle performance record.

SBB Cargo a enregistré une augmentation de 7,5% de sa prestation de transport en 2006. Plus de 12 milliards de tonnes-kilomètres nettes: c'est le montant de la nouvelle performance record.

Dans le trafic intérieur suisse, SBB Cargo affiche une croissance globale de 6,5% en totalisant 4,15 milliards tonnes-kilomètres nettes. Après avoir affiché un recul l'année précédente, le transport des wagons isolés et des groupes de wagons (trafic de marchandises par wagons complets) a augmenté de façon significative en Suisse (9,4%). La croissance est apparue en même temps que la concentration sur 323 points de service, opérée en milieu d'année.

SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia ont considérablement développé leurs prestations de transport: 29,5% en Allemagne, 16,8% en Italie. Fin 2006, 410 trains (360 trains l'année précédente) circulaient chaque semaine en Allemagne. En Italie, le rythme hebdomadaire était de 380 trains (260 l'année précédente). CFF Cargo a ainsi réalisé pour la première fois 30% de ses prestations de transport hors de Suisse.

Le boom des conteneurs dans le trafic international de marchandises, la demande forte et persistante de transports d'acier en Europe et l'évolution positive de la conjoncture, notamment durant le dernier trimestre, sont autant de facteurs qui ont favorisé la croissance.

Une ponctualité encore optimisée

Dans le trafic international Nord-Sud, le taux de ponctualité pour les clients ayant conclu une charte de qualité a été porté à 81% (75% l'année précédente), moyennant des prestations de trafic en hausse. Environ les quatre cinquièmes des trains ont ainsi atteint leur destination dans les temps ou avec un retard maximal d'une heure. Dans le trafic intérieur suisse, le haut niveau de ponctualité des trains de marchandises a pu être encore optimisé. 96% des trains de marchandises du trafic de marchandises par wagons complets (93,6% l'année précédente) ont atteint leur destination dans les temps ou avec un retard maximal de 30 minutes.



Avec entrain pour le train.



Le fabricant de matériaux de construction Holcim approvisionne chaque jour en ciment deux chantiers NLFA au Tessin, en collaboration avec SBB Cargo. Avec d'importants investissements en matériel roulant, Holcim prend le parti du train.

Le béton utilisé dans le nouveau tunnel de base du Gothard doit tenir au moins cent ans. Et ce faisant, résister à une température pouvant atteindre les quarante degrés. Ce n'est donc pas du béton ordinaire qui est utilisé pour ce chantier séculaire. Au contraire, c'est un mélange de ciment spécialement conçu qui en est à la base: le ciment NLFA Fortico 5R. Il est produit à l'usine de Siggenthal dans le canton d'Argovie, siège de la Holcim (Suisse) SA sur le Plateau. L'usine approvisionne les deux chantiers de Bodio et Faido.

Comme le requiert un tel projet et comme l'exigent les conditions contractuelles, la livraison des chantiers de l'autre côté du Gothard s'effec-

tue par le rail. Même si AlpTransit Gothard SA n'est pas la seule à recevoir ses matières premières par le train – au total, 65% du ciment quittent l'usine avec SBB Cargo –, face à cet important mandat, Holcim a développé sa logistique ferroviaire à Siggenthal. Depuis trois ans, un silo à ciment tout neuf de 65 mètres de haut pour le chargement des trains et un nouveau hall de chargement sont en service. Ici, tout est automatisé et dirigé à partir d'une petite centrale de commande. Un robot fait avancer les wagons vides, un moniteur affiche le numéro des wagons enregistré par une caméra, le poids réel et prévisionnel des wagons est calculé, les deux

clair & net

Gare de départ	Siggenthal (AG)
Destination	Bodio e Faido
Distance	200 train-kilomètres
Marchandise	Ciment
Wagons	Wagons à ciment Uacns
Maître d'ouvrage	AlpTransit Gothard SA

supports de remplissage se lèvent et s'abaissent sur simple pression d'un bouton – et tout reste



Transbordement du ciment d'un wagon spécial Holcim dans un camion.



Une nouveauté mondiale dans le secteur du matériel roulant.

Conjointement avec les sociétés Josef Meyer Waggon SA et STAG Maienfeld, spécialisée dans les wagons pour marchandises en vrac, Holcim a mis au point un wagon-silo pour ciment de type Uacns tout à fait innovant. Sa principale caractéristique est un système automatique pour l'ouverture et la fermeture du dôme. Grâce à un cylindre pneumatique monté sur l'installation de chargement, un commutateur est actionné sur le wagon et déclenche l'ouverture et la fermeture du dôme – une nouveauté mondiale brevetée. Le wagon a été réalisé en construction légère et dispose, avec 20 tonnes de poids à vide, d'une charge utile de 70 tonnes.

Un oui pour le train.

Holcim a, au total, fait l'acquisition de 35 nouveaux wagons à ciment. 45 autres wagons ont été achetés par la société de location Wascosa qui collabore avec Holcim. «Cet investissement est une véritable plaidoirie en faveur du rail. Ces wagons seront en service durant les trente prochaines années», déclare Hubert Meier. Holcim a recours au rail dès 50 kilomètres de trajet; à partir de cette distance, le transport ferroviaire écologique devient aussi économique.

Holcim: Du poids sur les rails.

Holcim (Suisse) SA utilise 610 wagons-silos à ciment et 280 autres wagons pour le transport du gravier, du charbon et du plâtre. Près de la moitié de tous les transports de ciment de l'entreprise passe par le rail.

Holcim Suisse est une filiale du groupe de matériaux de construction Holcim Ltd. qui opère dans le monde entier. Elle produit du ciment, du gravier et du béton. L'entreprise fabrique chaque année, dans les usines de Brunnen, Eclépens, Siggenthal et Untervaz, près de 2,5 millions de tonnes de ciment. En Suisse, Holcim emploie près de 1300 collaborateurs.

impeccablement propre. Cela dure quinze minutes pour que le wagon soit chargé de 60 à 70 tonnes de ciment.

Un train NLFA tous les jours.

Chaque jour, cinq trains sont chargés à Siggenthal; l'un d'entre eux est à chaque fois destiné aux deux chantiers NLFA au Tessin. «Ce gros contrat nous assure toute l'année une exploitation de base constante», explique Hubert Meier, directeur des transports ferroviaires chez Holcim. «En effet, en hiver, la demande en ciment chute, puisqu'avec des températures en dessous de zéro, on bétonne beaucoup moins.»

Holcim transporte son ciment par trains complets qui transitent en l'état, de Siggenthal jusqu'au Tessin. Un tel train compte entre huit

et douze wagons, et son poids moyen avoisine les 600 tonnes. Le train se rend de nuit, sans halte, jusqu'à Faido, où quatre wagons sont détachés. Il poursuit ensuite sa route vers le sud, jusqu'à Biasca. Là, l'équipe Cargo locale manœuvre les wagons sur l'ancien lieu de déchargement de l'usine Monte-Forno à Bodio.

Tandis qu'à Faido, le ciment est directement acheminé depuis la gare, par une conduite d'air comprimé, dans le silo sur le chantier devant l'entrée du tunnel, les choses sont plus compliquées à Bodio: le ciment doit être transbordé des trains dans des camions sur l'ancien site de Monte Forno et être ensuite emmené vers les trois silos qui se trouvent sur le chantier, à 5 kilomètres de là.

Vingt minutes pour cent ans.

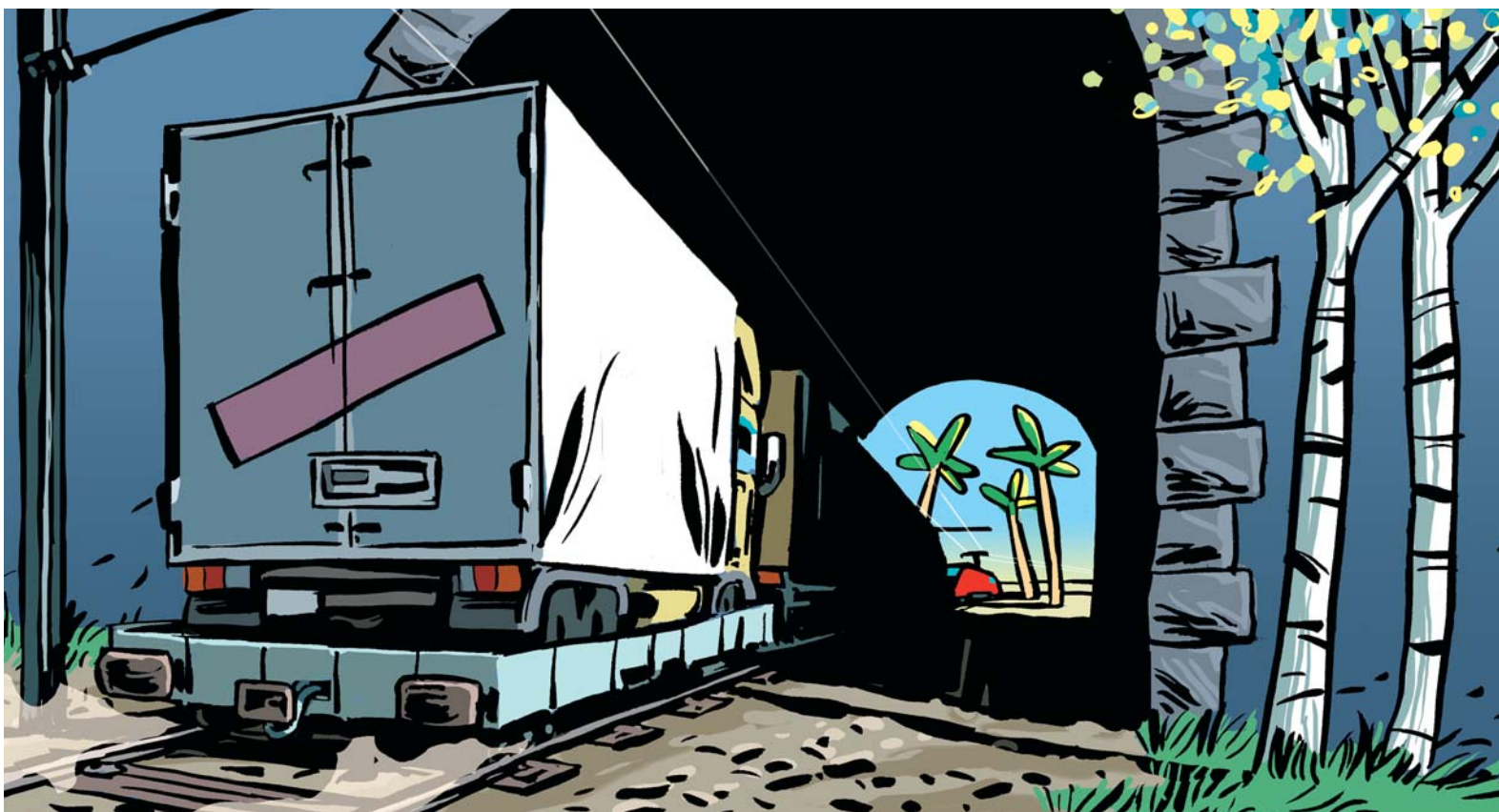
Tout près des points de desserte, l'usine à béton de Holcim, installée sur place, transforme le ciment par adjonction d'eau, de sable et de gravier, pour en faire du béton frais. Celui-ci est ensuite versé dans des «fusées»: de gros conteneurs tubulaires avec un nez pointu, installés sur des wagons pour chemin de fer à voie étroite et que l'on appelle aussi des malaxeurs à béton. Ils amènent le béton à l'intérieur de la montagne, là où la machine de construction du tunnel est alimentée par la fusée et où le béton est coulé sur les parois préalablement armées. Vingt minutes doivent suffire pour cette dernière étape; le béton commence ensuite à durcir – vingt minutes d'agitation pour un siècle d'existence. Au minimum.

Texte: Ursula Homberger.
Photos: Hansjörg Egger, Alain Bucher



Du ciment au béton.

Pour la production du ciment, de la chaux et de la marne sont portées à des températures de près de 1500 degrés dans un four rotatif, formant ce que l'on appelle des clinkers. Ces clinkers, de la taille d'un caillou, sont ensuite moulus avec du plâtre et d'autres additifs jusqu'à obtenir de la poudre de ciment. Un mètre cube de béton frais se compose d'un mélange de près de 300 kilos de ciment, de 150 litres d'eau, de 600 kilos de sable et de 1400 kilos de gravier.



Personne ne savait où cela allait mener.

Theo Allemann a vécu quarante ans de ferroutage. A l'époque où il commença, les milieux politiques ignoraient tout du trafic combiné.

Lorsque j'ai demandé à Theo Allemann quels changements avait connu le trafic combiné au cours des quarante dernières années, le directeur de Hupac, désormais à la retraite, me répondit par une énumération de divers facteurs: l'évolution technique, la libéralisation du trafic ferroviaire, l'Initiative des Alpes, la limite de poids applicable aux camions, la RPLP. Mais c'est après notre déjeuner ensemble qu'il me donna la réponse la plus explicite lorsque, à l'entrée du bâtiment administratif de Hupac, il vit un pavé descellé et se pencha pour voir ce qui se passait – en vrai patron qui se soucie des plus petits détails. Lorsqu'il commença à travailler pour Hupac, en 1968, Allemann dut effectivement se soucier du moindre détail: la société, qui compte aujourd'hui 360 employés, n'en avait à l'époque que deux: Theo Allemann et une «employée de bureau à temps partiel».

Capital de départ à fonds perdu.

Hupac a été fondée le 1^{er} mars 1967 et s'est lancée un an plus tard dans le trafic combiné avec dix wagons lui appartenant – aujourd'hui on en compte 4500. Theo Allemann a dirigé la société jusqu'en 2003. Pendant toutes ces années où Hupac n'a cessé de croître, le trafic combiné a lui aussi parcouru un long chemin, pour devenir un élément central de la politique des transports suisse et européenne. Les quatre chefs d'entreprise de transports routiers et le responsable Marchandises de l'époque aux CFF, qui fondèrent Hupac il y a quarante ans, éveillèrent la méfiance des deux parties concernées: beaucoup d'employés des chemins de fer voyaient une forme de concurrence déloyale dans le trafic combiné; certains transporteurs routiers considéraient que c'était une trahison de s'allier au rail.

Personne n'était sûr du résultat: Allemann se souvient qu'un des fondateurs avait dit vouloir comptabiliser sa part du capital de départ comme investissement à fonds perdu.

Les mentalités ont changé, dit Allemann, de même que les conditions-cadre. Ces pionniers voulaient alors éviter que le trafic de marchandises contourne la Suisse et traverse les Alpes en France ou en Autriche, en raison de la limite de 28 tonnes applicable aux camions sur le territoire helvétique. Depuis lors, le terme trafic combiné évoque plutôt le délestage de la route.

Un grand pas a été accompli dans cette voie avec la visite de Willy Ritschard sur la plateforme Hupac à Melide en 1976. A son retour, le conseiller fédéral, alors ministre des Transports, invita les CFF à promouvoir le trafic combiné. Depuis la votation populaire de 1994 en faveur

de l'Initiative des Alpes, la Suisse doit remplir un mandat constitutionnel visant à transférer sur le rail le trafic transalpin. L'ouverture du tunnel routier du Gothard (1980) et le relèvement de la limite des 28 tonnes (2001) ont donné un regain de vitalité au transport routier – ce qui a encore accru l'importance du ferroutage.

L'évolution technique a permis des locomotives plus puissantes, des trains plus longs, un matériel roulant mieux adapté au rail et à la route et de nouveaux systèmes de transbordement aux terminaux. Et la technologie de l'information a bouleversé la gestion des wagons. Aujourd'hui,

« Les employés du chemin de fer et les transporteurs routiers nous regardaient d'un mauvais œil. »

Theo Allemann

on utilise aussi des systèmes de positionnement par satellite, et Hupac peut suivre à l'écran, en temps réel, la position de la centaine de trains qui circulent quotidiennement. Mais il y a une chose que le progrès n'a pas supprimée – au grand dam d'Allemann: les lettres de voiture à remplir sont toujours sur papier.

Que signifie le Gothard pour ce Bâlois qui vit depuis 45 ans dans le Sud du Tessin et qui est marié avec une Italienne? «C'était mon pain quotidien», répond laconiquement Allemann. A présent, il est à la retraite et souhaite se retirer du conseil d'administration en 2008: «A soixante-dix ans, il faut s'arrêter et laisser la place aux jeunes.»



Theo Allemann, 68 ans, a suivi une formation de laborant à Bâle et de transitaire à Chiasso. En 1968, il entra chez Hupac en qualité de premier directeur de la société fondée l'année précédente, et conserva ce poste jusqu'en 2003. Aujourd'hui, Allemann siège au conseil d'administration de Hupac et il est président de la société italienne Hupac SpA ainsi que vice-président de Cemat. Hupac, leader dans le trafic combiné transalpin, possède 4500 wagons pour le chargement de semi-remorques, de conteneurs et de conteneurs interchangeable et exploite dix terminaux de transbordement intermodaux en Suisse, en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas. Hupac, qui compte 360 employés, a assuré en 2006, à raison de cent trains par jour, le transport de 610 000 expéditions par la route, soit 11 millions de tonnes nettes de marchandises.

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Bilan de santé ultramoderne pour les locomotives.



A l'atelier industriel de Bellinzona, SBB Cargo exploite l'une des stations de contrôle pour locomotives les plus modernes d'Europe.

Ce qui s'appelait jadis «révision» et s'effectuait principalement à l'aide d'un tournevis a été rattrapé par l'ère du numérique. A Bellinzona, dans un local de contrôle à haute tension (jusqu'à 75 000 volts), SBB Cargo teste aussi régulièrement les dernières générations de locomotives et leurs composants.

Les locomotives bisystème ou multisystème de type Re482, Re484 et Re474 disposent d'une électronique sophistiquée. Pour être à la hauteur de ces acquisitions et de celles à venir, SBB Cargo a installé à Bellinzona une station de contrôle haute sécurité avec caténaire orientable. Cette dernière peut transmettre aux locomotives des fréquences de courant différentes. Dans la halle d'essai et de révision, les locomotives peuvent être alimentées au choix avec 15 000 volts de tension alternative ou 3000 volts de tension continue. «Tous les tests sont effectués à l'arrêt. Les données enregistrées sont transmises directement à un serveur grâce à un système de gestion électronique. La saisie numérique est une innovation», déclare Michele Villa, responsable de projet du nouveau centre technologique.

Un contrôle par jour.

L'inspection porte soit sur l'ensemble du véhicule – ce qui dure une journée entière pour une locomotive de 84 tonnes – soit sur des composants isolés, explique Michele Villa, qui entend par là les transformateurs, les compresseurs, les ventilateurs, les moteurs, les bobines, les résistances. «Si nous

ne trouvons pas le défaut d'emblée, nous démontons systématiquement et entièrement la locomotive.»

De leur bureau protégé, des spécialistes bien formés conduisent et surveillent les tests. Ils analysent les tensions, les températures, la résistance d'isolement et font des mesures du niveau sonore. Les composants qui ne satisfont pas aux exigences sont démontés et remplacés par ces spécialistes. Toute locomotive qui a passé le banc d'essai est en parfait état de marche. Les défauts électriques sont une cause fréquente de dysfonctionnements. Les spécialistes locomotives de l'atelier de Bellinzona ont contrôlé 123 locomotives et 1032 composants au cours du dernier semestre 2006. «Par rapport aux méthodes traditionnelles, nous sommes deux fois plus rapides», affirme Michele Villa.

Le local de contrôle hautement sécurisé, qui a coûté 8 millions de francs, est opérationnel depuis juin 2006.

565 en circulation.

SBB Cargo assure le suivi de 565 locomotives de ligne dans l'atelier industriel. 485 d'entre elles sont de type traditionnel avec combinateur; 80 disposent de la technique du convertisseur.

470 de ces locomotives de ligne appartiennent à SBB Cargo; 95 locomotives sont utilisées par la Division Voyageurs (Re420). 80 des 470 locomotives Cargo sont de la dernière génération.

Texte: Susanne Perren. Photo: Dorothea Müller.



Lire l'avenir à l'aide de variables.

Joachim Joos, planificateur de capacités, établit des horaires à la minute près – vingt ans en avance. Le projet NLFA assurera une position dominante à SBB Cargo.

Rien ne manque et rien n'est en trop sur le bureau de Joachim Joos. A la maison aussi, les pièces de Lego seraient ordonnées en haies, si cela ne dépendait que de lui. Mais c'est une autre histoire, qui n'intéresse qu'une fillette de trois ans et ses trois grands frères. Le planificateur de capacités de SBB Cargo profite d'autant plus du calme qui règne au bureau. A partir de sept heures le matin, il analyse, relie des données et esquisse l'activité de SBB Cargo en 2020 ainsi que les possibilités qui s'offriront à l'entreprise grâce au tunnel de base du Gothard. «Avec le projet NLFA, les CFF disposeront de la première ligne de plaine à travers les Alpes. Nous irons de Hambourg à Milan ou Gênes sans traction spécifique pour la montagne, c'est-à-dire sans locomotive supplémentaire.»

Avec ses analyses, Joachim Joos planifie vingt ans ou plus en avance – un horizon lointain

dans une branche où c'est principalement l'activité quotidienne qui donne le rythme.

Réflexion et conduite ferroviaire en 2020.

Joos détermine le nombre de trains qui pourront circuler par heure et par jour sur ce parcours, ainsi que leur vitesse. «J'établis aussi des horaires à la minute près pour l'année 2020», dit-il. Il fait des déductions portant sur le trafic de marchandises à partir d'une série d'hypothèses (poids des trains, longueur des trains et tonnage prévisible du fret). Le nombre de sillons requis par le trafic voyageurs est une grandeur fixe.

«Le trafic marchandises prédomine sur l'axe du Gothard», déclare Joos. Dans le futur, en semaine, le trafic marchandises occupera six sillons par heure. La Division Voyageurs fera passer un train InterCity par heure dans le tunnel

de base et proposera un train toutes les demi-heures pendant le week-end.

Gymnastique cérébrale au Gothard.

A l'heure actuelle, l'ensemble des entreprises de trafic marchandises fait passer au total 170 à 180 trains complets par jour sur la ligne sommitale du tunnel du Gothard. Après l'ouverture du tunnel de base du Gothard en 2017, jusqu'à 260 trains devraient traverser le massif alpin à une vitesse de 100 kilomètres-heure et avec un fret de 1600 tonnes. Joachim Joos tire ces chiffres d'un ingénieux tableau de son cru: «Je saisis la quantité en haut, et j'obtiens les sillons en bas.» Le planificateur indique les actions qui doivent suivre, et c'est là un élément capital pour les clients de SBB Cargo et pour l'entreprise ferroviaire. «Nous gagnons une heure par trajet et pouvons transporter des capacités

plus élevées, ce qui diminue les coûts de production.»

Joachim Joos pense que l'accroissement de la productivité au Gothard peut atteindre 25%. Toutefois, cela dépend de la manière dont vont

« Je saisis les quantités en haut, et j'obtiens les sillons en bas. »

Joachim Joos

évoluer le transfert du trafic ou la redevance sur la circulation des poids lourds RPLP. Et des liaisons possibles avec les trafics supplémentaires à l'étranger. SBB Cargo mise sur une production transfrontalière.

Modernisation ad hoc.

«Si nous voulons augmenter nettement le nombre de trains en circulation en 2017, nous devons commander les bonnes locomotives ainsi que du matériel roulant supplémentaire et planifier les besoins en personnel six à sept ans avant», affirme Joos. Il se sent parfois comme un atome libre, flottant entre la direction de l'entreprise, les gens du marketing, les responsables de la production et les études. Il a du goût pour ce qui est expérimental, à la maison comme au bureau. Il a introduit le wok, nous apprend ce passionné de cuisine, dont les enfants sont des adeptes inconditionnels du chou et des boulettes – «un plat typiquement bavarois». La cuisine asiatique répond aussi à son sens de l'ordre. Pour lui, c'est une horreur d'avoir cinq casseroles sur le feu. Un repas au wok réussi exige une mise en place minutieuse, ou, comme le définit Joachim Joos: «On met de l'ordre à l'avance.»

Joachim Joos, 47 ans, spécialiste des transports, est entré en 1998 chez Verkehrs-AG à Nuremberg, en qualité de collaborateur spécialisé dans la planification de l'offre et du réseau. Trois ans plus tard, il fut engagé chez Baselland Transport AG en tant que chef d'exploitation adjoint. Entre 1993 et 1996, il assumait diverses activités en tant que diplômé en gestion d'entreprise et analyste pour la conception de système, avant d'être appelé, en 1996, à la Bayerische Eisenbahngesellschaft GmbH à Munich, en qualité de responsable de secteur. A partir de 2000, Joos a travaillé deux ans en tant que collaborateur scientifique à l'Office fédéral des transports. En 2002, il est entré chez SBB Cargo pour prendre la fonction de planificateur des transports dans le domaine de la politique des transports. Joachim Joos vit à Bâle avec sa femme et ses quatre enfants.



Centre Service Clientèle:

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

Marketing & Sales:

Vente Suisse (hors Tessin)
Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

Vente Tessin

Tél. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Distribution Italie

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

Distribution Allemagne

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

Trafic combiné

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

Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)51 229 04 50
Fax +41 (0)51 229 04 59
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Comptez sur nous.

↔ SBB CFF FFS Cargo

Depuis que le tunnel du Gothard existe, SBB Cargo transporte les marchandises les plus diverses sur l'axe nord-sud et écarte tous les obstacles depuis 125 ans pour ouvrir la voie à ses clients. Jour après jour, SBB Cargo répond aux attentes les plus élevées en matière de sécurité, de fiabilité et de ponctualité. Pour plus de renseignements sur les solutions de transport sur mesure: www.sbbcargo.com



Nous sommes les pionniers sur l'axe nord-sud depuis 125 ans. Ça n'est pas près de changer!