

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

1 | 09

What else. 4
Nespresso roule avec SBB.

«Durable». 8
Figure de style ou plus?

Anti-feu. 10
RHI: transports faibles en CO₂.

Lit douillet. 12
Fiege fait dans le méga.

Nespresso en route avec SBB Cargo.





Photo de saison.



Ecran de veille: téléchargez maintenant.

L'entreprise de logistique allemande Fiege appelle ses principales plaques tournantes des «Mega Centers». Fiege (Suisse) SA a construit un Mega Center dans le canton d'Argovie. Des pneus de voitures sont entre autres transbordés sur 57 000 mètres carrés (voir page 12). Découvrez le voyage virtuel de nos transports à travers l'univers visuel de ce magazine – en écrans de veille. Téléchargez-les tout simplement sur votre ordinateur. Profitez-en!





Clairvoyance.

Chères lectrices, chers lecteurs,

La récession est le sujet phare du moment. SBB Cargo aussi est touchée. La baisse des transports est surtout perceptible sur l'axe Nord-Sud et dans le trafic import/export. Dès l'automne, nous avons préparé et en partie introduit des mesures appropriées. Cette période de crise promettant d'être longue, nous devons aussi adapter les capacités.

Malgré cela, la clairvoyance est d'autant plus vitale en temps de crise. En tant que société de services, nous voulons être pour vous le bon partenaire même dans les situations difficiles. Vos marchandises doivent continuer à bénéficier de transports ponctuels et écologiques. C'est pourquoi nous ne ménagerons pas nos efforts pour gérer nos activités en préservant les ressources et l'environnement.

«Une logistique verte» reste un thème central: pour nous, comme le montrent les articles de ce magazine, mais aussi pour nos clients. Notre environnement ne mérite pas d'être négligé à cause de la crise: ce sont des valeurs pérennes, que nous partageons avec nos clients.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Sommaire.

- 4 **Express pour George.**
Nespresso et la durabilité.
- 6 **Pas de modèle désuet.**
Un pari: le trafic par wagons complets.
- 8 **Mot tendance.**
Mais que veut dire «durable»?
- 10 **Un Prix d'Etat.**
RHI, le réfractaire et SBB Cargo.
- 12 **Réhabilité grâce à Fiege.**
Comment le Tych a eu un lit neuf.
- 14 **Ballast.**
Papier vert. Emissions calculées.
- 16 **Cure d'amaigrissement.**
A ne pas imiter.
- 17 **La crise: une opportunité.**
«Saisissons-la», dit Sebastian Kummer.
- 18 **La fibre du bois.**
Heinz Frauchiger expédie du bois.

L'un pense conception, l'autre glamour:
Enrico Induni, Ingénieur un chef chez Nespresso, devant
une affiche publicitaire avec George Clooney.



Le meilleur du café avec SBB Cargo. What else!

Nespresso, le café en portions présenté dans des capsules en aluminium multicolores, jouit d'une telle popularité qu'il a fallu bâtir un deuxième centre de production en plus du premier déjà existant. Le projet a été planifié et viabilisé dans le strict respect des règles de la durabilité.

TEXTE: URSULA HOMBERGER – PHOTOS: GUY PERRENOUD

Tout le monde succomberait à son invitation, même si ce n'était que pour boire une simple tasse de café. Cela ne fait aucun doute: avec la star de cinéma George Clooney, Nespresso a misé juste et la hausse de près de 40% du chiffre d'affaires annuel est éloquent. Les ventes ont récemment dépassé toutes les attentes. L'unité de production Nespresso construite en 2001 à Orbe (canton de Vaud) et qui produit annuellement trois milliards de capsules, ne peut désormais plus couvrir la demande. Et comme Nespresso s'attend à devoir expédier six milliards de capsules en 2010 dans le monde entier, les capacités de production ont dû être doublées. A Orbe, l'espace est insuffisant et la construction d'une nouvelle usine s'impose.

Préservation du «made in Switzerland».

«Nous avons cherché un site de production approprié dans toute l'Europe», explique Enrico Induni, Ingénieur en chef chez Nespresso. «Au final, nous nous sommes décidés pour la Suisse, car ici, nous pouvons accéder directement à notre savoir-faire et à une main-d'œuvre hautement qualifiée. Par ailleurs, les prix de la construction sont aussi compétitifs.» Le choix s'est donc à nouveau porté sur le canton de Vaud: plus précisément sur Avenches, à seulement 50 kilomètres d'Orbe.

Prévue à l'origine pour n'être qu'un site de production, l'usine a été complétée par un centre de distribution durant la phase de conception.

Cette décision a eu des conséquences logistiques. «L'ensemble de la production du site d'Orbe doit être acheminé par rail au nouveau centre de distribution d'Avenches», explique Induni. Il était clair que les transports s'effectueraient par le rail, car ceux-ci se devaient d'être écologiques et causer le moins de nuisances possibles pour les habitants.

L'appel d'offre public pour le transport ferroviaire entre Orbe et Avenches – neuf wagons navettes par jour – a fait peser la balance en faveur de SBB Cargo, car c'est cette société qui a fait preuve de la plus grande flexibilité face aux exigences de transport de Nespresso. «Par jour» ne signifie pas dans ce cas précis tous les jours ouvrables, mais bel et bien les sept jours de la semaine: chez Nespresso les machines tournent 24 heures sur 24.

Le rail: partie intégrante de la stratégie.

L'exploitation du site industriel avec une voie de raccordement n'était pas uniquement un must d'un point de vue du transport en propre de l'usine. Une grande partie des grains de café verts, qui sont livrés par bateau à Anvers et qui y sont entreposés, arrivent également en Suisse par le rail. Pour cette raison, Nespresso n'a reculé devant aucun défi technique ou financier pour pouvoir réaliser une voie de raccordement performante. L'investissement s'inscrit dans la durée. «Aujourd'hui, les marchandises peuvent encore être transportées sans pro-

blème par la route, mais nous ne savons pas si tel sera encore le cas dans 25 ans, dans des proportions similaires», déclare Induni.

La durabilité dans la construction.

Une approche respectueuse de l'environnement et des ressources a été étendue à tous les domaines du projet de construction. «Dès le début, nous avons travaillé main dans la main avec les associations écologistes et avons pris en compte leurs exigences», affirme Induni. Nespresso a entre autres pu obtenir la mise en place d'un arrêt de bus devant l'usine, de sorte que les collaborateurs puissent emprunter les

Nous ne savons pas si les transports par la route seront encore possibles dans 25 ans, dans des proportions similaires.

Enrico Induni

transports publics pour se rendre au travail. Sur les toits, l'eau de pluie sera collectée et utilisée en été pour la climatisation du bâtiment, et la chaleur résiduelle produite lors du processus de torréfaction alimentera le réseau de chauffage à distance de la commune d'Avenches. Enfin, les déchets seront recyclés à 95% et la consommation en énergie sera >

Nespresso, leader du marché.

Nestlé Nespresso SA est la société du groupe Nestlé ayant la croissance la plus rapide. En 1986, celle-ci a introduit le café haut de gamme en portions sur les marchés suisse et italien. Au cours des huit dernières années, Nestlé Nespresso a affiché des taux de croissance situés entre 35 et 40%. En 2008, la société a réalisé un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards de francs. Nespresso exploite 170 boutiques dans le monde, dans lesquelles les clients peuvent acheter ou boire du café. Le siège de Nestlé Nespresso se trouve à Paudex (Suisse), l'entreprise employant plus de 2500 collaborateurs dans le monde entier.

L'usine d'Avenches représente un investissement de 150 millions de francs. A la fin 2009, le café y sera torréfié, mélangé, moulu et refroidi sur douze lignes de production. L'effectif actuel de 200 collaborateurs passera à 450.



A la limite de ses capacités: la ligne de production Nespresso à Orbe. >



soumise au contrôle d'un groupe écologique de la maison mère Nestlé. «Pour les travaux de construction, nous avons retenu les entreprises de la région. Même les petites voies d'accès à l'usine sont construites dans le respect de la durabilité. S'il est vrai que nous sommes orientés sur l'activité commerciale, nos bénéfices ne se font pas au détriment du reste», souligne Enrico Induni.

Un taux de recyclage élevé.

Et les portions de café individuelles conditionnées dans des capsules en aluminium, sont-elles justifiées? «Oui», répond Enrico Induni sans

hésitation. Rien ne protège mieux le café de l'air et de la lumière et ne garantit une qualité constante aussi élevée. Et puis l'aluminium est plus facilement recyclable que d'autres matériaux. En Suisse, la collecte des capsules usagées fonctionne bien: plus de 60% sont retournées aux points de collecte. Les entreprises de recyclage locales séparent ensuite le marc de café de l'aluminium, compostent le premier et envoient le second à une usine de recyclage. «Avec le développement de réseaux de recyclage, nous faisons de gros efforts dans ce domaine, mais nous misons aussi sur des consommateurs responsables», dit Induni. «Les Suisses sont exemplaires à ce titre. Notre >

«Nos points de vue convergent à 98%.»

Pour l'Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés (VAP), le trafic de marchandises par wagons complets incarne la modernité. Son directeur, Frank Furrer, dit pourquoi il doit aussi le rester à l'avenir.

INTERVIEW: RETO NEYERLIN
PHOTO: GIAN VAITL

Monsieur Furrer, à l'origine, votre association a été fondée il y a presque un siècle pour pouvoir tenir tête aux CFF...

C'était nécessaire car à l'époque, le rail était bien supérieur aux alternatives de transport proposées par la route et exerçait sa suprématie en conséquence. Ce n'est que bien plus tard, avec la construction des autoroutes et le renforcement général du trafic routier, que la situation a commencé à s'équilibrer.

Aujourd'hui, les relations entre la VAP et les CFF sont-elles plus détendues?

Aujourd'hui, nous avons vraiment les mêmes points de vue sur 98% des sujets que nous traitons et nous collaborons dans un esprit de partenariat, précisément dans le domaine de la politique des transports. Il est dans l'intérêt commun de la VAP et de SBB Cargo de réduire les coûts dans le système ferroviaire et de créer des conditions cadres fiables à long terme pour le trafic de marchandises. C'est pourquoi nous avons lancé ensemble, en 2007, une analyse complète des possibilités d'amélioration du trafic de marchandises par wagons complets et de l'exploitation au niveau des voies de raccordement. Divers groupes de travail s'attaquent désormais aux générateurs de coûts majeurs et mettent au point un modèle d'infrastructure qui devra désormais régler l'interface entre réseau public et voies de raccordement privées.



CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

Orbe

DESTINATION

Avenches

DISTANCE

50 km

MARCHANDISE

café,
machines à espresso

WAGONS

Ha

DESTINATAIRES

Centre de production
Nespresso

but est de récupérer 85 à 90 % des capsules.»

Contrôler l'impact environnemental du produit à travers tout son cycle de vie fait partie de la philosophie Nespresso. La culture du café déjà doit résister à un contrôle de durabilité. C'est pourquoi Nespresso a créé le «AAA Sustainable Quality Program». A partir de principes de développement durable, de rentabilité économique, de respect de l'environnement et de justice sociale, le programme a pour but de garantir la disponibilité à long terme de café vert haut de gamme. Afin que George Clooney puisse prononcer encore longtemps le fameux slogan: «Nespresso. What else?» ■

La communauté Nespresso.

Les consommateurs Nespresso ne sont pas de simples buveurs de café. Ils forment le club Nespresso, auquel appartiennent les personnes possédant une machine à café Nespresso. Les membres du club ont élu George Clooney – lui-même adhérent – ambassadeur de la marque en 2006. «Travailler avec la star est extrêmement agréable», affirme Maryvonne Cholly, responsable de presse chez Nespresso. «Il est naturel et simple, a de l'élégance, du style et du charme. Et sa maison aux Etats-Unis ainsi que sa résidence en Italie sont chacune équipées d'une machine Nespresso.»

Compte tenu de la fidélité de sa clientèle, Nespresso ne craint pas ces temps économiquement difficiles. Même les systèmes concurrents, arrivés sur le marché, ne sont pas une menace pour la marque, au contraire: ils ont contribué à l'acceptation du café portionné en général. Cela a ouvert à l'entreprise pionnière un marché encore plus vaste.

Où est-il le plus urgent d'agir?

En politique des transports, la priorité va au réalignement fondamental du prix des sillons pour le trafic marchandises. Ces dernières années, nous avons certes avancé avec les interventions parlementaires et la petite révision de la loi sur les chemins de fer, mais un net décalage subsiste entre les prestations

Il est dans **notre intérêt commun** de réduire les coûts dans le **système ferroviaire**.

Frank Furrer

que nous payons et celles dont nous bénéficions. Le trafic marchandises finance l'infrastructure à 30% mais ne bénéficie que de 20% de prestations d'exploitation. Par ailleurs, le trafic voyageurs est beaucoup trop prioritaire sur le réseau, par rapport au trafic marchandises. Là, c'est en particulier la Confédération, en tant que régulatrice et propriétaire des CFF, qui est remise en question.

Votre Association semble insatisfaite de la double fonction de la Confédération.

C'est exact. Selon nous, bien trop de prestations sont fournies d'un seul tenant. Selon la convention sur les prestations Confédération-CFF, le fournisseur, en l'occurrence SBB Cargo, conduit le trafic de marchandises par wagons complets, s'autocontrôle en termes de qualité et en informe la Confédération. Dans un premier temps, nous allons instaurer un propre monitoring de la qualité et de la sécurité. Et nous continuons à nous engager en faveur d'un régulateur du marché indépendant.

Le trafic de marchandises par wagons complets est régulièrement qualifié de modèle désuet. Pourquoi est-ce faux?

Le trafic de marchandises par wagons complets offre l'immense avantage d'assurer un trafic porte à porte direct, avec saut de nuit, dans le cadre d'un horaire très précis. Mais permettez-moi d'ajouter ceci: pourquoi la sphère politique devrait-elle supprimer un système caractérisé par une satisfaction élevée de la clientèle, des parts de marché importantes et un résultat équilibré, s'il n'existe sur le rail que des alternatives subventionnées avec le trafic combiné?

Quels sont les inconvénients?

Le handicap majeur réside dans le fait que le trafic de marchandises par wagons complets a besoin d'un réseau et d'un exploitant, ce qui se traduit généralement par un seul fournisseur. Il en résulte une absence de concurrence – situation très différente

de celle du trafic routier ou du trafic combiné. Le grand potentiel de croissance réside dans le trafic international, constitué de trafics de grandes lignes convenant bien au transport ferroviaire. Encore une fois, il est bien plus difficile d'exploiter le trafic de marchandises par wagons complets sur un réseau international. Ainsi, il est d'autant plus important de soutenir politiquement la frileuse idée de coopération entre les entreprises ferroviaires européennes dans un système européen de trafic de marchandises par wagons complets, afin de parvenir à une collaboration telle que celle du trafic aérien. ■

Frank Furrer, 45 ans, est directeur de l'Association VAP (Verband der verladenden Wirtschaft), fondée en 1912 sous le nom de «Verband Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer». Ses 300 membres exploitent env. 60% des voies de raccordement et plus de 95% des wagons marchandises de particuliers en Suisse. La VAP a une politique des transports active dans l'intérêt des affréteurs et elle conseille ses membres sur les points logistiques et juridiques relatifs à l'infrastructure privée et au matériel roulant.





Fausse route dès le départ.

Très tendance, le mot «durable», galvaudé, perd peu à peu de son sens. Que signifie-t-il en logistique?

TEXTE: MARCEL HÄNGGI – PHOTO: CFF

Au début du XVIII^e siècle, à l'époque où des contraintes de plus en plus grandes commencent à peser sur les forêts d'Europe centrale, un nouveau mot fit son apparition dans le premier manuel de sylviculture: «durabilité». Exploiter une forêt de manière durable signifiait alors ne pas abattre plus de bois qu'il n'en repousse.

Depuis quelques années, ce terme ancien est dans toutes les bouches. BSD Consulting propose p. ex. des services de conseil en entreprise «pour un développement durable». Pour Martin Stäheli, responsable de la division Supply Chain Management chez BSD Consulting, la durabilité se traduit par «une société économi-

quement performante à long terme, respectueuse de l'écologie et de l'équité sociale». A chaque entreprise d'en définir les applications concrètes dans son cas particulier.

Trois niveaux.

«La question est ardue», explique Matthias Vodicka, chargé de recherches sur la durabilité dans la chaîne de valeur ajoutée à l'ETH Zurich. «La durabilité inclut de nombreux aspects difficilement mesurables et comparables.» Vodicka voit lui aussi dans la durabilité un aspect écologique, économique et social. Bien souvent, une logistique respectueuse de l'environnement >

s'avère être économique, car gérer durablement, c'est aussi éviter le gaspillage. Ceci étant, «la logistique doit aussi satisfaire différents critères: flexibilité, délai de livraison, qualité, coûts. Il n'est pas possible de tout optimiser simultanément».

Pour Fortunat Schmid, praticien chez Fenaco, le groupe d'entreprises du secteur agricole suisse, une logistique durable se décline sur trois niveaux: «réduction des distances, efficacité des moyens de transport et un propre parc

Nous savons qu'il existe des conflits d'objectifs.

Monika Weibel, Migros

de véhicules moderne. Fenaco importe uniquement ce que l'agriculture suisse ne peut produire elle-même, et 90% de ces transports se font par bateau jusqu'à Bâle.»

Le détaillant Migros mise lui aussi sur une flotte moderne et des «projets innovants, tels que les camions de la coopérative Migros Zurich qui roulent au biogaz issu des déchets produits par l'entreprise», explique Monika Weibel, porte-parole de Migros. Pour les transports interrégionaux, Migros a largement recours aux chemins de fer, tandis que le nombre de trajets en camion est réduit au minimum à l'aide d'un outil logistique informatisé. «Nous savons cependant qu'il existe des conflits d'objectifs», concède Weibel.

Si les clients veulent des asperges en mars, ils en trouveront chez Migros, du Mexique. «La part du fret aérien pour les légumes reste toutefois inférieure à 0,5% et le taux de produits régionaux est en hausse», conclut Weibel.

Une mode sans automatisme.

Jürgen Frömberg de l'entreprise de transport Hangartner constate que ses clients demandent de plus en plus à voir les statistiques de CO₂ des transports. «Pour les clients renommés, c'est plus qu'une question de prestige, c'est une philosophie d'entreprise.» Bien sûr, le secteur du transport a toujours une responsabilité importante, voire croissante, dans la question des changements climatiques ou de la pollution atmosphérique. Mais malgré la hausse des prix énergétiques, il n'existe pas d'automatisme pour plus de durabilité: «Qui évite aujourd'hui de gaspiller sera mieux armé pour l'avenir. Toutefois, les investissements dans ce domaine n'assurent pas forcément un avantage sur la concurrence», explique Vodicka, chercheur à l'ETH.

Difficile d'acheter «écologique» pour les consommateurs. Moults labels – pas toujours sérieux – attestent d'une production «durable». Des initiatives comme la plate-forme d'information www.nachhaltigebeschaffung.org lancée en janvier ont pour mission d'éclairer les gens. Selon Stäheli de BSD Consulting, on peut supposer que les produits régionaux et



SBB Cargo propose un rapport d'émissions.

saisonniers sont un choix écologiquement plus judicieux. Mais il y a des exceptions. Le sucre du Brésil a un meilleur bilan écologique que le sucre suisse, comme les roses du Kenya par rapport aux roses des serres néerlandaises.

Pas si simple, la «durabilité». Surtout qu'on a fait fausse route dès le départ: l'exploitation durable des forêts ne fut possible au XVIII^e que parce que le charbon remplaçait le bois comme matière énergétique. Les conséquences n'en furent guère durables, comme nous le savons aujourd'hui. ■

www.nachhaltigebeschaffung.org



Les camions Migros roulent au biogaz issu des déchets produits par l'entreprise.

Durabilité «forte» et «faible»

La gestion durable consiste à ne pas vivre aux dépens des générations futures. Les interprétations concrètes de cette définition sont multiples. On distingue deux grandes définitions de la durabilité. Les partisans de la durabilité «faible» considèrent les ressources naturelles comme une forme de capital parmi d'autres. Dans ce cas, il est admissible de nuire à l'environnement, à condition de créer un nouveau capital compensant au moins le dommage causé. Pour les partisans d'une durabilité «forte», la nature n'est pas permutable avec d'autres formes de capital. Ils exigent que les ressources naturelles soient préservées. Pour les ressources non renouvelables, impossibles à exploiter de manière «durablement forte», il faut créer un substitut réel, en remplaçant p. ex. le pétrole par l'énergie solaire.

Des collaborateurs RHI installent une cuve en verre qui servira de moule dans la fabrication du verre.



Passionnément écologique.

Le leader mondial en matériaux réfractaires ne réserve pas sa politique d'innovation exclusivement à son activité principale. Il la met également au service d'un concept logistique écologique.

TEXTE : HEIKE LISCHESKI – PHOTO : RHI

RHI produit des pierres et des masses réfractaires à base de magnésite ou de dolomite qui servent, entre autres, à habiller des convertisseurs, des fours à fusion et des fourneaux. Au cours des 40 dernières années, la société RHI s'est hissée au rang de leader technologique de sa branche grâce à ses nombreuses innovations. Cette entreprise de tradition a choisi un mode d'action particulièrement durable, en investissant par exemple massivement dans le traitement des gaz d'échappement, la récupération de la chaleur perdue, la protection contre

le bruit ou l'utilisation de matières premières optimisées quant aux substances polluantes.

«C'est un processus continu que nous appliquons aussi sur nos lieux de production à l'étranger», explique Ewald Rampler, responsable de la logistique interne pour le service de gestion de la chaîne logistique. 200 spécialistes travaillent avec le même objectif dans le centre technologique de l'entreprise, au développement d'innovations produit ou processus. >

La logistique de transport joue un rôle essentiel dans la desserte des 32 sites répartis sur quatre continents. Le but affiché d'utiliser le plus souvent possible le rail, mode de transport écologique, se heurte à de nombreux défis: éviter les transports à vide, disposer du bon équipement au bon moment ou trouver comment parcourir le dernier tronçon. Dans ce dernier cas, l'entreprise a recours à son propre réseau de chaîne logistique BALLON (Balanced Logistic Networking) qui regroupe les sites autrichiens au sein d'un même circuit.

Un Prix d'Etat en prime.

Les matières premières sont livrées par navigation fluviale jusqu'au dépôt intermédiaire, acheminées à la demande jusqu'au terminal

Nous réduisons nos émissions de CO₂ de 3000 tonnes par an.

Ewald Rampler

par train complet et, de là, distribuées par camion aux quatre sites de production. Les produits finis sont ensuite expédiés par le train vers le port fluvial. «Nous avons mis au point un conteneur spécial capable de transporter aussi bien des marchandises en vrac qu'en palettes», commente Ewald Rampler. Ce système a permis de réduire les émissions de CO₂

RHI.

Leader mondial de sa branche, la société RHI de Vienne, fondée en 1881, produit 2 millions de tonnes de matières premières et de matériaux réfractaires par an, pour les procédés haute température utilisés entre autres dans la métallurgie, la fabrication du ciment, de la chaux, du verre, dans les technologies de l'environnement et de l'énergie ou l'industrie chimique. 8000 collaborateurs réalisent un C.A. annuel d'env. 1,3 milliard d'euros. RHI signifiait jusqu'en 1998 «Radex-Heraklith Industriebeteiligungs-AG».



Ewald Rampler, spécialiste logistique chez RHI.

de 3000 tonnes par an tout en exploitant pratiquement au maximum les capacités de l'équipement. En 2005, le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie de la République d'Autriche a octroyé le Prix d'Etat pour la logistique de transport à cette solution. RHI a trouvé en SBB Cargo le partenaire adéquat pour organiser un transport écologique des matières premières vers le site de production allemand de Mainzlar. «Pendant longtemps, les transports du port fluvial d'Andernach se sont faits exclusivement par camion parce que les équipements, la fiabilité des délais et les prix des autres prestataires ferroviaires ne nous satisfaisaient pas», se souvient Ewald Rampler. Avec pour conséquence fâcheuse une émission de particules de poussière lors du transbordement du bateau sur le camion qu'on aurait pu éviter avec une autre solution.

Une coopération responsable.

«Mais maintenant, c'est différent: SBB Cargo prend en charge la totale responsabilité du transport», s'enthousiasme Ewald Rampler. Les matières premières quittent le site du fournisseur par train complet et sont déchargées à leur arrivée à l'usine directement devant les installations de production. Le spécialiste du réfractaire a de plus en plus souvent recours à son prestataire dans ses activités de projets. «Si l'on veut que l'industrie du chargement utilise des moyens de transport écologiques, il faut aussi que le secteur ferroviaire soit en mesure de répondre à ses exigences», lance-t-il. SBB Cargo est, quant à elle, à la hauteur des défis et contribue à améliorer le bilan écologique de l'entreprise. ■

www.rhi-ag.com



Une base de données convaincante pour la gestion de l'environnement.

RHI est l'un des premiers clients pour lesquels SBB Cargo a établi un rapport sur les émissions. Cela permet à l'entreprise autrichienne de démontrer, chiffres à l'appui, que le transport ferroviaire avec SBB Cargo réduit les émissions par rapport au transport par camion. L'an passé, en utilisant le rail, RHI a ainsi émis 590 tonnes de dioxyde de carbone en moins – 64% du total des émissions. La consommation en énergie primaire se montait à une équivalence de 181 000 litres diesel, 200 000 litres de moins que le transport par camion (source: EcoTransIT). «Les chiffres dont nous disposons sont suffisamment convaincants pour faire la preuve objective de notre engagement écologique dans le secteur logistique», jubile Ewald Rampler.



Les matériaux produits par RHI résistent à des conditions d'enfer.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART

32 sites de par le monde, production à Mainzlar (D)

DESTINATION

Ports fluviaux
dont Andernach

MARCHANDISE

Pierres et
masses réfractaires

DESTINATAIRES

Métallurgie,
industrie chimique,
usines à ciment,
chaux, verre



Pensé jusqu'au bout.

A Oftringen, le lit du ruisseau Tych a été réaménagé pour la construction de l'un des Mega Centers de l'entreprise de logistique internationale Fiege.

TEXTE : URSULA HOMBERGER – PHOTOS : BERNHARD LOCHMATTER

Enthousiaste, le CEO Thomas Knopf pose devant le ruisseau réaménagé, qui contourne la nouvelle construction de Fiege Logistiques (Suisse) SA. Ce bâtiment symbolise les aspirations du logisticien qu'est Knopf: un flux de marchandises s'écoulant de manière sûre et ininterrompue.

Pour y parvenir, Fiege a réussi à créer les conditions idéales à Oftringen (canton d'Argovie): sur le terrain de 57 000 mètres carrés d'une ancienne usine à papier, l'entreprise de logistique a construit un nouveau site central

pour ses activités suisses. Afin d'utiliser le terrain de manière optimale, de gros travaux ont permis de déplacer un tronçon de canal et d'aménager un nouveau lit au Tych, petit ruisseau qui avait précédemment été bétonné.

Le complexe composé de quatre halls du dénommé Mega Center est axé sur les différentes exigences des clients. A l'heure actuelle, le site d'Oftringen stocke et transborde papier, biens de consommation, pneus, boissons et produits pharmaceutiques sur une surface de 30 000 mètres carrés. Le système de gestion des entrepôts

propre à Fiege gère tous les processus dans l'entrepôt, des voies de circulation optimales de chaque chariot élévateur jusqu'au traitement des commandes par scanner ou par reconnaissance vocale («Pick by Voice»). L'interface entre les halls de stockage et les 44 rampes de chargement est surveillée par vidéo. «Notre but n'est pas de surveiller nos collaborateurs, mais plutôt de constater à tout moment ce qui a été chargé, à quel moment et où une éventuelle erreur s'est produite, grâce aux enregistrements vidéo. Nous avons pensé le concept de traçabilité (Track & Trace) jusqu'au bout.» >

Plus de marchandises sur le rail.

Le Mega Center a été relié au réseau ferroviaire suisse grâce à une nouvelle voie de raccordement. Bien qu'étant une entreprise de transport routier à la base, Fiege travaille en collaboration avec SBB Cargo pour l'importation de marchandises provenant de toute l'Europe. «Le rail est pour nous un partenaire stratégique qui gagnera en importance, car les taxes pour la protection de l'environnement et des directives

Nous payons les frais de la pollution.

Thomas Knopf

en la matière rendront les transports routiers de plus en plus onéreux», déclare Knopf. Et celui-ci d'ajouter: «Si nous donnons à notre activité une dimension écologique, ceci deviendra aussi intéressant à long terme sur le plan économique. Si nous n'agissons pas dans le respect de l'environnement, nous en paierons les frais tôt au tard.»

Une maison mère exemplaire.

C'est le credo de la maison mère de la société Fiege en Allemagne, qui a obtenu en 1992 le prix de logistique allemand pour son concept de regroupement des transports via de grands Mega Centers. Pour sa gestion environnementale et durable, le groupe Fiege a aussi reçu il y a dix ans le titre d'«Ecomanager de l'année».

Du transport à la logistique.

Le groupe Fiege était à l'origine une entreprise de transport classique, fondée en 1873 en Allemagne. Aujourd'hui, le groupe spécialisé dans les systèmes logistiques complets, emploie 21 000 collaborateurs sur 230 sites, dans 18 pays. En 2007, l'entreprise a réalisé un C.A. de 1,8 milliard d'euros. Fiege Logistiques (Suisse) SA, sise à Münchenstein près de Bâle, exploite le Mega Center d'Oftringen, les plates-formes de Chiasso, Berne, Bülach et les Mega Centers des aéroports de Zurich, Bâle et Genève. Fiege est l'un des prestataires logistiques leaders pour le bois et le carton en Suisse et dans le nord de l'Italie. Fiege (Suisse) SA emploie 710 collaborateurs. SBB Cargo transporte env. 300 000 tonnes de marchandises par an pour Fiege, principalement à l'importation, dont 30 000 tonnes à destination du nouveau Mega Center d'Oftringen.

Aujourd'hui, dans ses grands centres, Fiege mise entre autres sur le photovoltaïque pour produire de l'énergie; à Oftringen, les installations sont chauffées par chaleur à distance. «Nous encourageons un comportement écologique dans nos filiales. Nous participons aux frais de transports publics de nos collaborateurs, trions les déchets, recensons et optimisons notre consommation d'énergie», dit Knopf. Père de deux enfants, il veut préserver l'environnement à titre moral. ■

Regardez maintenant l'interview sur www.sbbcargo.com/cargomagazin



Qu'est-ce que le centime climatique?



Par rapport aux années 90, la loi suisse sur les émissions de CO₂ prévoit de réduire ces dernières en associant mesures librement consenties et taxe sur le CO₂. Depuis 2008, une telle taxe est prélevée sur les carburants fossiles à raison de 12 francs par tonne de CO₂. Les carburants destinés aux véhicules en sont exemptés et font l'objet d'une mesure «librement consentie»: les importateurs ajoutent env. 1,5 centime par litre de carburant. La somme collectée sera utilisée par la Fondation Centime Climatique pour promouvoir des projets d'économie d'énergie en Suisse et pour acheter des crédits de CO₂ à l'étranger. Ainsi p. ex., des propriétaires peuvent solliciter des contributions pour l'assainissement énergétique de leur maison.

Pour les partisans du centime écologique, la Suisse peut ainsi réduire ses émissions nocives à prix avantageux. Ses détracteurs, en revanche, affirment que les économies certifiées ne se traduisent pas vraiment par des émissions de CO₂ moindres et que les centimes climatiques ne servent qu'à éviter une taxe CO₂ plus radicale sur les carburants.

CLAIR & NET

GARE DE DÉPART
Scandinavie/Allemagne

DESTINATION
Oftringen AG

DISTANCE
100 – 1500 km

MARCHANDISE
Papier

WAGONS
Wagons privés
de 2 et 4 essieux

DESTINATAIRES
Imprimeries diverses



Thomas Knopf, CEO de Fiege (Suisse), devant le ruisseau Tych réaménagé.



ChemOil: plus d'informations.

ChemOil a adapté la présentation et la navigation du site Internet www.chemoil.ch aux besoins des utilisateurs. Toutes les informations et les détails sont désormais accessibles rapidement et facilement.

La filiale SBB Cargo, spécialisée dans les transports chimiques et pétroliers, a également actualisé sa brochure commerciale, en complément de l'élargissement de l'information électronique. Une version anglaise et une version italienne sont désormais venues s'ajouter à la version allemande.

www.chemoil.ch



Agenda.

18 au 20 mai

Made in Steel, Salon de Brescia

12 au 15 mai

transport logistic 2009, Munich

SBB Cargo dégraissée pour traverser la crise.

La compagnie ferroviaire prend des mesures pour contrer la crise conjoncturelle actuelle.

SBB Cargo a déjà adapté ses capacités en août/septembre 2008 et décrété un gel sélectif des embauches. Et elle a eu raison: la crise conjoncturelle a entraîné une baisse d'environ 10% du chiffre d'affaires de SBB Cargo au quatrième trimestre 2008.

En novembre et en décembre, le volume des transports internationaux a diminué de 20% en moyenne sur l'axe Nord-Sud par rapport à l'année précédente. Sur le marché suisse, les transports ont accusé un repli d'environ 5%; en décembre, SBB Cargo a transporté autant de marchandises sur le marché intérieur qu'il y a un an. Pour traverser ce marasme conjoncturel persistant, SBB Cargo gère activement ses capacités et les ajuste suffisamment tôt à la baisse de la demande. Parallèlement, les équipes de vente de SBB Cargo saisissent leurs chances d'acquérir des volumes de transport supplémentaires des clients actuels ou de nouveaux clients.

Gestion active.

Sur le marché intérieur, une bonne exploitation du réseau est capitale. Les capacités seront adaptées de manière flexible aux différentes évolutions régionales. En accord avec les clients, les spécialistes du fret examinent de quelle façon ils peuvent optimiser les trajets pour la livraison et l'enlèvement de marchandises. La structure du réseau du trafic de marchandises par wagons complets et de Cargo Express reste inchangée.

Quant à l'activité de transit, SBB Cargo en a réduit les capacités de 20% et achète, entre autres, moins de prestations à des tiers. Par ailleurs, les mécaniciens Cargo pilotent aussi provisoirement des trains de passagers.

En 2009, il est prévu de diminuer la flotte de 700 véhicules par rapport à ce qui avait été initialement prévu. On envisage en outre d'immobiliser ou de retirer du service une partie des locomotives de l'ancienne série Ae 610. «Je pars du principe que la situation économique va s'améliorer au plus tôt l'an prochain», déclare Nicolas Perrin, directeur de SBB Cargo. «Notre objectif est de gérer activement nos capacités de transport pendant la crise et d'acquérir des volumes supplémentaires de façon ciblée, tout en étant prêts pour l'embellie de la conjoncture.»

Papier vert.

Le magazine logistique *cargo* est imprimé sur du papier FSC. Et ça ne changera pas.

La production de papier est gourmande en bois – et la déforestation constitue l'un des problèmes écologiques majeurs. Le papier labellisé FSC (Forest Stewardship Council) est produit dans le respect des critères écologiques et

sociaux. Le magazine logistique *cargo* paraît exclusivement sur du papier FSC, à compter de la présente édition et à l'avenir.



SBB Cargo expose en extérieur au salon transport logistic 2009 de Munich.

transport logistic 2009 se tiendra du 12 au 15 mai.

Ce salon, qui est le plus important salon européen de transport, regroupera plus de 1500 exposants venus de 60 pays qui présenteront leur offre et leurs innovations à plus de 47 000 visiteurs. SBB Cargo recevra à nouveau son public en extérieur, sur la voie 1/4 (stand 804/1). Les visiteurs pourront s'entretenir dans le lounge de la compagnie suisse de transport ferroviaire. Rendez-vous sur www.sbbcargo.com/cargocube pour plus d'infos sur la présentation SBB Cargo. Réservation de billets d'entrée aussi possible sur cette page Internet.

www.transportlogistic.de



Nouveaux clients: calcul des émissions.

SBB Cargo propose désormais à ses clients un inventaire individuel des émissions pour l'année passée.

Sur la base des transports effectués par SBB Cargo en 2008, il est possible de calculer des émissions telles que le CO₂, l'oxyde d'azote ou les particules de suie. À l'aide de comparaisons, on peut déduire le nombre d'émissions que le transport ferroviaire a permis d'éviter par rapport au transport par camion.

Grâce au système EcoTransIT, SBB Cargo fournit de précieuses données à ses clients pour le système de gestion environnementale de

leur entreprise. Celles-ci servent à calculer l'écobilan et à établir des rapports environnementaux. L'EcoTransIT, d'accès public, sert de base au calcul des inventaires sur les émissions. Une application spéciale de ce système permet à SBB Cargo de répondre aux souhaits individuels des clients quant à ces inventaires.

Les clients peuvent s'adresser à leur conseiller clientèle ou au Service Clientèle de SBB Cargo.

www.ecotransit.org



Nouveau responsable de la sécurité.

Bernhard Meier, responsable de Corporate Services, devient le nouveau responsable de la sécurité et du risque de SBB Cargo.

Sa fonction consistera à développer l'actuel système de gestion de la sécurité de SBB Cargo et la prestation des CFF en matière de sécurité. En automne 2009, SBB Cargo devra disposer de son premier rapport en matière de risque.

Bernhard Meier prend la suite de Jürgen Mues qui, en tant que responsable du secteur d'activité Asset Management, se décharge de cette tâche.

Du nouveau pour la qualité et l'information.

À partir du 1^{er} mars, Sara Doetsch dirigera le secteur Management de la qualité et de l'information de SBB Cargo et deviendra membre de la direction.

Agent technico-commercial de formation, celle-ci a étudié les sciences économiques et sociales et dispose d'une solide expérience acquise dans diverses fonctions dirigeantes. Elle a travaillé, entre autres, dans les domaines de l'industrie, des banques et de l'édition.

Klaus Pirker, qui a précédé Sara Doetsch à titre intérimaire, passe à SBB IT.



Pas de place pour le superflu!

Evelyne Binsack est partie de l'Oberland bernois pour rallier le pôle Sud. Avec pour seuls moyens de locomotion un vélo, des skis, une luge – et ses jambes.

TEXTE : MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION : MICHAEL MEISTER

L'avion, de type Ilyushin 76, qui assure la liaison régulière entre Punta Arenas, à la pointe sud de Chili, et l'Antarctique, n'est plus qu'une «coque volante». Parce qu'il n'y a pas de place pour le superflu dans l'Antarctique.

Le samedi 10 novembre 2007, la guide de montagne suisse et ses quatre accompagnateurs prenaient place dans le ventre inconfortable de l'Ilyushin. A partir des côtes de l'Antarctique, les cinq acolytes voulaient rallier le pôle Sud par leurs propres moyens: 10 degrés de latitude, 1111 kilomètres à vol d'oiseau et 3000 mètres de dénivélé avec beaucoup de vent et des températures pouvant atteindre -29 degrés. Unassisted and unsupported, selon le jargon des

expéditions: sans se faire livrer de matériel aux dépôts. Le 28 décembre 2007, après 47 jours passés sur une terre inhospitalière, les cinq aventuriers touchaient au but.

Minimaliste à l'extrême.

Evelyne Binsack est allée encore plus loin. «Dès le départ, je voulais atteindre le pôle par mes propres moyens», explique-t-elle. Elle ne s'est donc pas rendue au point de départ de l'expédition en avion – mais à vélo. De son domicile dans l'Oberland bernois jusqu'à Porto, puis en avion jusqu'à Salt Lake City, situé sur la même latitude que Porto, où elle a repris son vélo jusqu'à Punta Arenas. «Je voulais m'approprier la

distance, physiquement et psychologiquement», commente Evelyne Binsack.

L'Antarctique est impitoyable. Le moindre manque peut causer la perte de l'expédition; le moindre surplus demande de l'énergie et peut aussi conduire à l'échec. D'un point de vue logistique, cela signifie: être minimaliste à l'extrême.

Pour l'expédition, chaque participant avait chargé 115 kilos sur sa luge, dont environ 60 kilos de nourriture. Au terme du premier jour, les hommes ont déchargé leur coéquipière de quelques kilos chacun; «en contrepartie, je me chargeais des deux tiers de la navigation et de plus des deux tiers de la cuisine» – une activité exté-

nuante qui prenait plusieurs heures par jour. Le seul luxe qu'Evelyne Binsack s'était autorisé était un rosaire. Au lieu de se laver, on se désinfectait les mains avec une crème.

S'entraîner et faire bombance.

La ration quotidienne comptait 5300 calories – moins que ce dont le corps avait besoin. Le corps devait donc stocker lui-même les réserves nécessaires. Et c'était bien là le hic du périple à vélo: pédaler fait maigrir... Evelyne Binsack pesait 60 kilos à son arrivée à Punta Arenas, elle aurait voulu en peser 75. Elle a donc mis les quelques semaines passées à Punta Arenas à profit pour s'entraîner (tirer une luge ne sollicite pas les mêmes muscles que pédaler) et

J'estimais mon poids au vu de mes bourrelets.

Evelyne Binsack

manger. Elle a atteint 72 kilos, mais pas le «poids idéal» souhaité; sept semaines plus tard, elle pesait 15 kilos de moins au pôle Sud. «Pendant le trajet, j'estimais mon poids au vu de mes bourrelets.»

L'expédition a été un succès et s'est bien déroulée – si on peut appeler ça «bien»... Evelyne Binsack décrit dans son livre les souffrances endurées et les moments de désespoir. Par exemple, lorsqu'elle était épuisée six jours avant l'arrivée et que le stock de denrées n'autorisait plus qu'un jour de repos. Ou lorsque la chaussure d'un des membres s'est cassée et qu'on ne pouvait plus la fixer sur le ski. Il leur a fallu beaucoup de temps et de patience pour un bricolage de fortune où même le fil dentaire a été utile! Mais on ne pouvait plus enlever la chaussure du ski – de sorte qu'il fallait entrer l'ensemble dans la tente, le soir, pour éviter que la chaussure ne gèle.

Evelyne Binsack est arrivée au pôle Sud sans son rosaire. Perdu en route. Pas de place pour le superflu dans l'Antarctique! ■

Evelyne Binsack, 41 ans, a grandi à Hergiswil, en Suisse centrale, et vit actuellement à Innerschwil. Elle est guide de montagne diplômée et pilote d'hélicoptère. En 2001, elle a été la première Suissesse à gravir l'Everest et elle a réussi plusieurs fois l'ascension de la face nord de l'Eiger. Elle a publié le livre «Expedition Antarctica. 484 Tage bis ans Ende der Welt» (Wörterseh Verlag, 2008) en coopération avec Markus Maeder.



La crise peut être une opportunité.

Chers logisticiens, chères logisticiennes,

La crise financière s'est étendue à l'économie réelle, avec des répercussions sur l'économie des transports et la logistique. L'offre en capacités de transport, encore croissante, est confrontée à une demande en chute libre. Conséquence, un effondrement des prix sur les marchés des transports d'une ampleur comparable à la destruction du capital sur les marchés financiers.

Que la Deutsche Bahn immobilise (provisoirement) 8000 wagons de marchandises illustre, d'une part, la volonté d'agir d'une entreprise avec orientation marché et, d'autre part, que le trafic ferroviaire est plus gravement touché que le trafic routier de marchandises, en raison de la diversité de ses produits et de la part importante de ses coûts fixes.

Le trafic routier de marchandises européen est sorti renforcé des crises précédentes – contrairement aux compagnies ferroviaires –, suite à l'assainissement du marché. Les entreprises de transport routier inefficaces ont été éliminées, les capacités (camions) quant à elles, étaient toujours présentes sur le marché de sorte qu'elles sont réapparues après la crise – à des prix d'acquisition moindres le plus souvent.

Il n'est cependant pas exclu que les compagnies ferroviaires européennes sortent renforcées de cette crise. Tout d'abord, il est peu probable que chaque entreprise de transport routier insolvable donne naissance à deux nouvelles entreprises. Ensuite, la politique devrait profiter de la situation pour renforcer l'efficacité énergétique de l'économie des transports. Enfin, les compagnies ferroviaires européennes peuvent mettre la crise à profit pour développer des structures d'entreprise efficaces et des offres de transport efficaces.

S. Kummer

Dr. Sebastian Kummer, professeur à l'Université économique de Vienne. Comité directeur de l'Institut pour l'économie du transport et la logistique, Vienne



La fibre du bois.

Heinz Frauchiger, Key Account Manager, observe et oriente le marché du bois en Suisse.

TEXTE : SUSANNE PERREN – PHOTO : GUY PERRENOUD

3 questions.

Si je vous dis «chaos», vous répondez?

Tout le monde y est confronté un jour ou l'autre. Actuellement, c'est le chaos en politique.

Vous souvenez-vous de votre premier transport?

Quand j'avais douze ans, j'ai retourné les fromages dans une fromagerie à Berne – pour trois francs de l'heure!

Quel talent auriez-vous voulu avoir?

Un talent gastronomique pour ouvrir un bistrot avec une bonne cuisine et des spécialités.

Lorsque son épouse veut passer une soirée d'hiver au coin du feu, Heinz Frauchiger, Key Account Manager chez SBB Cargo, allume le poêle en faïence. «Il fait alors bien chaud dans la maison», se réjouit le spécialiste du bois qui passe plusieurs jours par an dans la forêt avec les gardes forestiers. C'est là que le cycle vert mis en place par SBB Cargo débute. «Tous ont les mêmes intérêts, du garde forestier au client», explique-t-il. SBB Cargo transporte 1,7 million de tonnes de bois chaque année en Suisse.

De larges visées pour la filière.

Heinz Frauchiger, en fin connaisseur, voit plus loin que le bout de sa forêt: «Les énergies renouvelables sont une aubaine pour la logistique du transport. Beaucoup de gens adoptent les granulés de bois pour leur chauffage. En Suisse, plusieurs centrales thermiques au bois sont en construction.» La demande en bois augmente donc en conséquence – et il faut le transporter. Lui et l'équipe des projets client s'investissent à fond pour que le rail prenne les devants dans ces transports.

Au fil des années, Heinz Frauchiger a mis tout un réseau en place. Et il en fait profiter ses clients. S'ils cherchent un partenaire pour les déchets de bois, Heinz Frauchiger leur soumet des acheteurs potentiels et les conteneurs couverts Innofreight de SBB Cargo. Heinz Frauchiger s'occupe quotidiennement – au besoin 24 heures sur 24 – de ses gros clients, dont fait partie la scierie Stallinger de Domat/Ems, reprise par la société autrichienne Mayr Melnhof Holz au 1^{er} janvier. Il est prévu que SBB Cargo transporte en 2009 une importante quantité de produits bruts et finis pour cette scierie, qui est la plus grande de Suisse, de et vers Domat/Ems.

La ramification Internet.

Trois à quatre fois par an, Heinz Frauchiger et les vendeurs échangent leurs impressions; il rencontre les représentants des associations forestières et du bois et se tient au courant via Internet. La crise économique laissera aussi des traces sur le marché du bois: «Aux USA, notre marché à l'exportation, le secteur de la construction est en baisse. Nous allons le ressentir», dit-il. Heinz Frauchiger suit donc attentivement les fluctuations du marché du bois et de l'énergie. En Suisse, une à deux usines de granulés de bois et une grande scierie sont en projet. Il compte remporter ces transports pour SBB Cargo en proposant des prix compétitifs et un réseau de plus de 130 gares transbordant du bois sur toute la Suisse. Chez SBB Cargo, Heinz Frauchiger déborde d'enthousiasme pour le métier. Il jouit de la confiance des commerçants, des gros clients et de la direction et son flegme y est pour beaucoup. Il aime rester à la maison après s'être dépensé en salle de musculation. Le week-end, il est au Landi où il achète les produits de saison – puis, aux fourneaux. Sa soupe à l'orge des Grisons ou ses röstis bernois «à base de pommes de terre crues, qui mijotent une heure et demie» réchauffent tout autant que le poêle en faïence. ■

Heinz Frauchiger, 54 ans, a débuté une carrière classique aux CFF il y a 37 ans. Après son apprentissage, il a occupé, en 1976, un poste administratif d'agent du mouvement pour SBB Cargo et est, depuis, resté fidèle à la filiale marchandises. Il a, entre autres, travaillé pour le marché suisse et pour le transit des matériaux de construction Allemagne-Italie, puis il a été responsable des transports entre la Scandinavie et l'Italie et de la filière bois et papier. Il s'est ensuite spécialisé dans les produits forestiers. Actuellement Key Account Manager grands comptes, il est également observateur de la filière bois et papier. Heinz Frauchiger et son épouse habitent Münchenbuchsee et leurs deux enfants vivent dans les environs du village.



Impressum.

cargo 1|09. Février 2009. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Susanne Perren (direction), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, Tom Schach. **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)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

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

Vous désirez un abonnement gratuit?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

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

Service Clientèle:

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

Marketing & Sales:

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

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

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

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

Maintenance:

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



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

Dans chaque magazine *cargo*.



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