

cargo

Le magazine logistique de SBB Cargo

1 | 13



Centraux... 4

...les entrepôts de Migros et Coop au cœur de la Suisse.

Volumineux... 8

...les aiguillages complets transportés par SBB Cargo.

Ingénieuse... 10

...la logistique d'acheminement de millions de colis postaux.

Réussie... 18

...la réorganisation de la production par Siegfried Flury.

Photo de saison.



Avec ses 3000 kilomètres, le réseau ferroviaire des CFF doit être constamment entretenu et, comme il est utilisé très intensivement, les travaux doivent être exécutés aussi vite que possible. Les voies et les aiguillages sont donc montés au Centre de technique ferroviaire (CTF), puis transportés par SBB Cargo directement jusqu'aux chantiers. Bernhard Lochmatter a pris des photos au CTF à Hägendorf près d'Oltén.

Page de garde: Dans l'entrepôt de surgélation de la centrale de distribution Migros à Neuendorf (SO), la température est de -28°C et sur le quai, lui aussi réfrigéré, de 5°C . De là, pizzas, pommes frites, crevettes et autres produits surgelés sont distribués dans les magasins de la Suisse entière. Photo: Markus Schneeberger

SBB Cargo – un partenaire fiable.

Chère lectrice, cher lecteur,

Comptant parmi les principales artères logistiques de la Suisse, le trajet Olten–Oensingen regroupe beaucoup de centres logistiques de nos clients. SBB Cargo achemine 160 000 wagons par an dans ces points de desserte ou les y enlève. Autrement dit, SBB Cargo transporte ici près de 2 millions de tonnes nettes de marchandises par an: denrées alimentaires, lettres, blé et papier (pages 4 à 13), autant de marchandises qui approvisionnent la Suisse. SBB Cargo est donc un partenaire fiable qui garantit l'approvisionnement de notre pays.

Nous voulons jouer ce rôle à l'avenir aussi. Avec la motion «Fret ferroviaire sur tout le territoire», le Conseil fédéral présente pour la première fois un vaste état des lieux du trafic intérieur, permettant ainsi une discussion approfondie sur la conception d'un trafic ferroviaire de marchandises orienté sur le marché en Suisse, initiative saluée par les CFF.

Les CFF ont pris position sur cette discussion dont le cœur est l'orientation durable sur les points forts des compagnies ferroviaires. L'offre classique du TWC doit être gérée de façon responsable et selon des critères d'économie d'entreprise. Parallèlement, il convient de promouvoir des offres orientées sur l'avenir. En collaboration avec des partenaires de longue date, SBB Cargo vise une croissance dans le trafic combiné, y compris dans les installations de transbordement requises. Globalement, nous voulons investir 300 millions de francs d'ici à 2020 sur nos bénéfices propres.

La Confédération doit créer les conditions pour que le trafic ferroviaire de marchandises soit rentable en Suisse. Il faut des conditions cadres fiables et efficaces, également en matière de compétitivité par rapport à la route. La promotion financière se concentre prioritairement sur l'accès aux infrastructures (investissements dans les installations, aménagements de trajets, innovation, etc.). La qualité et l'efficacité doivent être améliorées par la réservation de sillons horaires avantageux. Pour ce faire, Infrastructure prévoit une réservation prévoyante de capacités. Des options de commande pour des trafics politiquement souhaitables doivent être possibles là où les solutions de trafic autonomes ne suffisent pas, contrairement aux attentes des pouvoirs publics.

J'attends avec impatience les discussions à venir. En tant que SBB Cargo, nous proposons notre volonté de nous positionner en tant qu'entreprise cargo forte, performante et durable, et vous pouvez compter sur nous pour cela.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Sommaire.

- 4 **Rôle central de la région d'Olten.**
Région d'approvisionnement de Coop et Migros.
- 7 **Des dizaines de milliers de wagons par an.**
Graphique: trafic sur l'axe Oensingen–Olten.
- 8 **Rails sur voie ferroviaire.**
SBB Cargo transporte des voies entières par rail.
- 10 **Collaboration de longue date.**
SBB Cargo, partenaire fiable de la Poste.
- 12 **Du silo au wagon propre.**
Transport de céréales dans des wagons spéciaux.
- 14 **Ballast.**
Nouveau magazine, salon du transport, loc hybride.
- 16 **Région de trafic traditionnelle.**
La région d'Olten, nœud de trafic historique.
- 17 **Pas de lacune possible!**
Chronique du professeur Wolfgang Stölzle.
- 18 **Réorganisation chez SBB Cargo.**
Siegfried Flury a réalisé la nouvelle structure.



Du surgelé pour toute la Suisse: plus de 40 000 unités sont traitées chaque jour à l'entrepôt Migros de Neuendorf (SO) pour les magasins.

Au cœur des centrales de distribution suisses.

Le remplissage des rayons de supermarchés repose sur une importante logistique, dont une grande partie est traitée dans la région de Soleure-Olten. Jetons un coup d'œil dans l'entrepôt de surgélation de Migros à Neuendorf (SO) et dans la centrale de distribution de Coop à Wangen bei Olten.

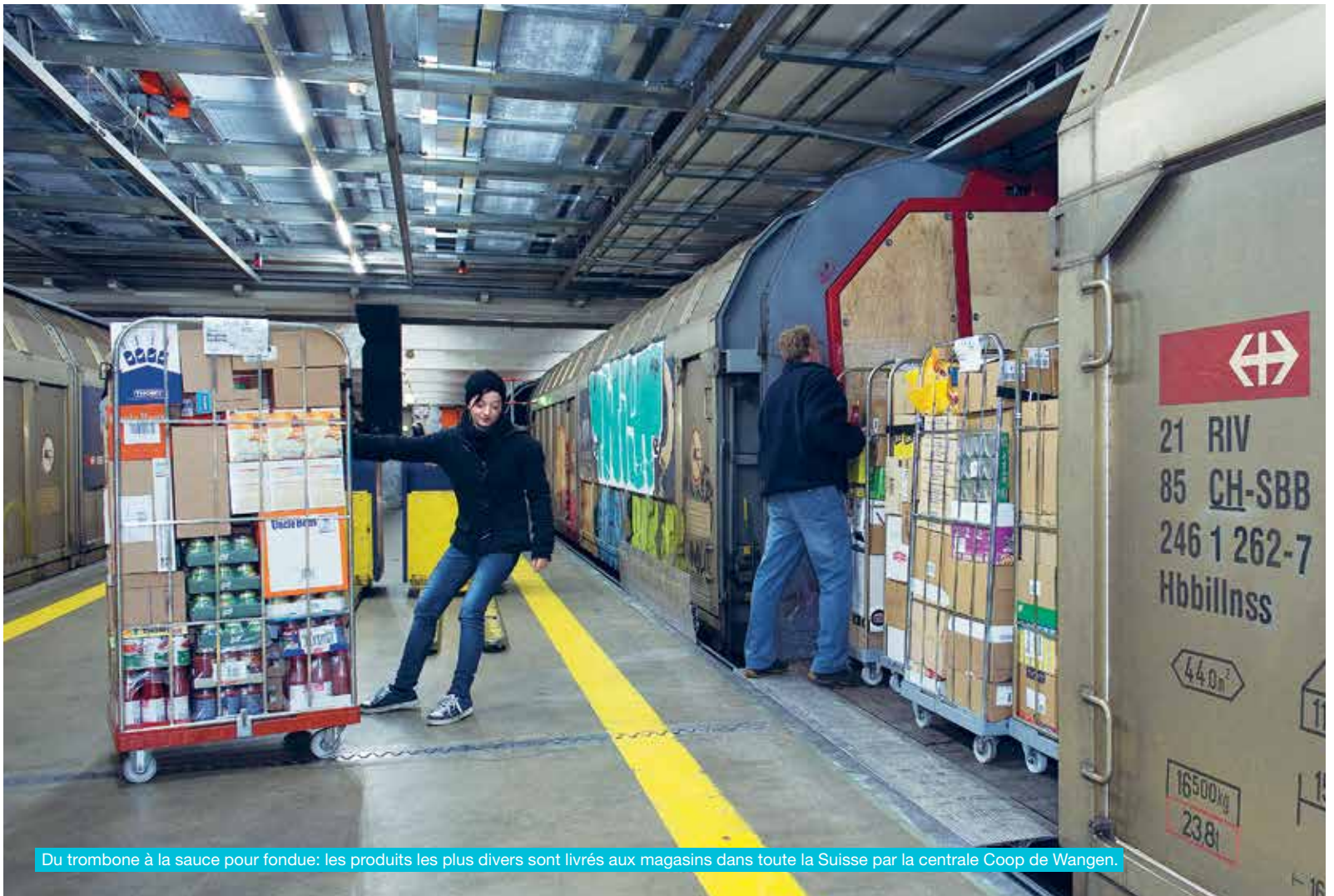
TEXTE: SUSANNE WAGNER – PHOTOS: MARKUS SCHNEEBERGER

4h30 du matin et -28°C . Un froid sec et pas désagréable règne dans l'entrepôt de surgélation Migros à Neuendorf, pour une hygrométrie de 35%. Ceux qui y travaillent sont emmitoufflés dans de chaudes bottes en peau d'agneau et trois couches de vêtements thermiques. Le casque de protection, l'écharpe et le bonnet à rabats ne laissent entrevoir que le visage. Un des

conducteurs de machine contrôle l'installation robotisée qui dépose des couches de cartons d'une palette sur un contenant du convoyeur.

Les boîtes blanches de pizza Tonno surgelées, saisies par le système, avancent rapidement sur le convoyeur automatique, pour se rendre à l'un des 28 000 emplacements de palettes de

l'entrepôt de grande hauteur aux allures futuristes, ou pour stockage intermédiaire à l'entrepôt de chariots, ou encore pour expédition directement à la station de palettisation. Chaque jour, 70 collaborateurs préparent en moyenne 43 000 Trading Units (TU) à Neuendorf. Une TU correspond à la plus petite unité livrable aux magasins, p. ex. un colis de 20 pizzas. Avec les >



Du trombone à la sauce pour fondue: les produits les plus divers sont livrés aux magasins dans toute la Suisse par la centrale Coop de Wangen.

produits Near Food/Non Food et textiles, ce sont 440 000 TU qui quittent en moyenne la centrale Migros de Neuendorf par jour. Soit, pour le transport ferroviaire, une fréquence d'environ 300 wagons par semaine.

Après la dépalettisation, le convoyeur adapte automatiquement sa vitesse à la fragilité du contenu. Dès l'entrée des marchandises, les palettes sont scannées et chaque boîte mesurée par la teaching station. «Les croissants au beurre surgelés, plus fragiles, sont transportés plus lentement qu'un pain bis», explique le responsable Paul Schütz. Les produits de boulangerie représentent la moitié du volume journalier et ne restent souvent qu'un jour à Neuendorf. Le volume de pommes frites est, lui aussi, très élevé, avec 275 000 TU par an. Au total, 42 000 palettes de marchandises d'une valeur de 46 millions de francs sont stockées ici.

Seuls 10 % de la marchandise surgelée sont encore préparés manuellement. 90 % sont trai-

tés par l'installation de préparation ultramoderne. Une fois la marchandise regroupée automatiquement, des bras robotisés entourent, toutes les minutes, les boîtes, empilées avec précision sur les palettes, d'un film étirable et les munissent d'étiquettes. Dans l'installation de préparation traditionnelle, qui sera bientôt remplacée, les collaborateurs sillonnent encore l'entrepôt glacial sur des transtockeurs fixes et prélèvent des boîtes d'articles les plus divers (crevettes cuites, fondue chinoise, délices aux épinards, etc.). Dans l'entrepôt 2, situé à proximité, un collaborateur coiffé d'un bonnet à rabats charge son véhicule de tourtes Forêt Noire pour la filiale Migros Le Shop. À côté se trouve de la marchandise pour des clients tiers, tel que du plasma sanguin congelé pour le compte d'une entreprise pharmaceutique.

Environ 10 % de la marchandise quittent la centrale de Neuendorf par rail. SBB Cargo achemine chaque jour environ 120 palettes de Neuendorf vers la Suisse orientale. Pour cela,

quatre wagons, avec deux conteneurs de surgélation chacun, attendent sur le quai réfrigéré à cinq degrés, du lundi au samedi, à une ou deux heures du matin. Migros réceptionne ensuite la marchandise dans le nouveau terminal de transbordement du trafic combiné à Gossau et la distribue par camions aux magasins (voir encadré).

De là, vers tous les magasins Coop de Suisse.

Changement de décor: même jour, à 18h00, à la centrale de distribution Coop à Wangen bei Olten, la préparation de la marchandise bat son plein. On se croirait dans une ruche: des douzaines d'engins électriques jaunes sillonnent les couloirs. Leurs conducteurs reçoivent les commandes sur leur terminal, directement du système. D'autres reçoivent les ordres via «pick by voice» (préparation par reconnaissance vocale) et sont conduits directement >



Des hommes aidés de machines...



...ou des machines seules conduisent la marchandise...



... jusqu'au wagon.

vers le rayon voulu par la voie de l'ordinateur. «Les marchandises sont rangées par thème, comme dans les magasins Coop», explique le responsable de la centrale, Thomas Vollenweider. Le beurre de cacahuètes se trouve près de la confiture et des pâtes à tartiner.

Chaque semaine, 250 wagons sont acheminés du site de Wangen.

C'est de sa centrale de Wangen bei Olten, idéalement située, que Coop livre les neuf centrales régionales et donc tous les magasins de Suisse. 15 000 articles non alimentaires et de longue conservation y sont stockés: du trombone au shampoing, du pain suédois à la sauce pour fondue. Sur les 550 collaborateurs, 380 sont affectés à la préparation de la marchandise. Trois fois par semaine, les magasins passent leurs commandes; celles-ci sont calculées et déclenchées par le système sur la base des articles vendus et saisis à la caisse. Un système de fonctionnement à deux équipes

permet de traiter les commandes en continu, de 5h00 à 23h00.

Même dans l'entrepôt, le transport est assuré par rail.

Il règne une activité maximale dans la plus grande centrale de distribution Coop de Suisse (95 000 places de stockage). Ce qui, de l'extérieur, apparaît comme un grand fouillis, suit en réalité un ordre bien précis qui est géré par le système informatique et surveillé par les collaborateurs du poste de commande. Après la saisie de chaque palette à l'entrée des marchandises, le système sait toujours où celle-ci se trouve, qu'elle soit conduite par le convoyeur horizontal dans l'entrepôt de grande hauteur (20 000 emplacements pour palettes) ou dans l'entrepôt satellite.

Et là, c'est l'homme qui reprend la main: les préparateurs prélèvent manuellement chaque colis – une unité de livraison avec p. ex. six pots de confitures de cerises – et le déposent sur le rolltainer adjacent. Les collaborateurs préparent la quantité incroyable de 16 500 colis

par heure. Et chaque jour, ils chargent 7000 rolltainers pour les magasins, dont environ la moitié est transportée par rail: chaque semaine, 250 wagons sont acheminés du site de Wangen bei Olten.

Un rolltainer est prêt pour le magasin de Lugano, avec des tomates pelées en conserves, de la sauce spaghetti, de l'huile d'olive et de la moutarde. L'ascenseur le conduit à présent à l'étage inférieur où un autre collaborateur prépare des articles non alimentaires pour le même magasin: couches, élastiques pour cheveux et gel douche. Tous les rolltainers pour le Tessin sont à présent alignés dans le hall de chargement couvert, où le conducteur du chariot élévateur va les tirer vers le wagon de SBB Cargo par groupes de quatre et les y charger un à un. Le wagon est plein et prêt pour le départ. A 21h30, les wagons quittent le hall pour arriver à 3h50 à la centrale régionale de Castione. Là, les marchandises sont préparées pour la distribution capillaire dans les magasins tessinois et atterriront peut-être encore le jour même dans la casserole d'un cuisinier amateur. ■



Les boîtes Migros sont enveloppées d'un film pour éviter tout risque lié au transport.

DES TRANSPORTS SURGELÉS D'AVENIR.

En septembre 2012, SBB Cargo a lancé son premier projet de logistique de surgélation, avec un train quotidien entre l'entrepôt Migros à Neuen-dorf et la Suisse orientale. Une cargaison de marchandises de producteurs de Suisse orientale s'y ajoutera à partir d'avril 2013, du lundi au samedi. SBB Cargo veut développer son offre dans ce domaine, par exemple avec des trains réfrigérés réguliers vers le Tessin.

Sur l'axe Oensingen – Olten.

Le trajet entre Olten et Oensingen compte parmi les principales artères logistiques de la Suisse. Chaque année, SBB Cargo dessert les points de desserte le long de ce trajet avec ~160 000 wagons, soit un volume d'environ 2 millions de tonnes nettes. Elle contribue ainsi pour une part essentielle à assurer l'approvisionnement de notre pays.

ILLUSTRATION: WERBEKONTOR – SOURCE: CHIFFRES SBB CARGO 11.2011 – 10.2012



Une grande peinture pour les rails et les aiguillages.

Le Centre de technique ferroviaire des CFF à Hägendorf est le plus grand atelier de production de composants de technique ferroviaire de Suisse. 70 % des transports sont assurés par SBB Cargo, dont ceux de rails longs ou d'aiguillages prêts à poser.

TEXTE: BERNHARD RAOS - PHOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«70 % PAR RAIL.»

Quatre questions à René Neidhart, responsable CTF.



René Neidhart

Le rapport sur l'état du réseau CFF pour 2011 est globalement positif. Le CTF sera-t-il bientôt à cours de travail?

Non, certainement pas, bien au contraire. Les volumes ne cesseront d'augmenter dans les années à venir. L'utilisation accrue du réseau ferroviaire exigera de plus en plus de travaux.

Quel secteur de l'infrastructure ferroviaire nécessite le plus d'entretien?

Sans hésiter, le tunnel hélicoïdal du Gothard: les rails doivent y être changés tous les trois à quatre ans.

Quelle est la part de transport ferroviaire du CTF?

Nous transportons 70 % par rail et 30 % par la route. En règle générale, la route est plus avantageuse et plus flexible pour les petits volumes.

Etes-vous satisfait de l'offre de SBB Cargo?

Sur le plan opérationnel, tout va bien, mais nous souhaiterions une plus grande disponibilité des wagons.

Cargaison spéciale: SBB Cargo transporte également des voies de plus de 100 mètres de long et des aiguillages.



Une image impressionnante: six wagons plats de 20 mètres de long chacun sont alignés comme les maillons d'une chaîne et forment ainsi un énorme pont de chargement. Ils transportent des rails longs de 108 mètres, produit le plus volumineux du Centre de technique ferroviaire (CTF) des CFF à Högendorf près d'Olten. 160 fois par an, des trains complets de

SBB Cargo acheminent, depuis la frontière, 40 000 tonnes de rails longs des laminoirs étrangers vers le CTF.

Là, les rails sont façonnés puis hissés, avec une grue toute aussi impressionnante (108 mètres), sur les unités de chargement/déchargement ferroviaires, et transportés par SBB Cargo vers les divers chantiers. Le processus est optimisé puisqu'un transport peut desservir jusqu'à six chantiers en général. Il s'agit d'un concept de transport aller-retour: les rails sont déchargés, puis d'anciens rails sont tirés sur les wagons et reconduits au CTF pour réparation ou mise au rebut.

Refits, l'alternative.

«Les CFF sont leaders dans la réfection des rails usagés. Les 'refits' sont jusqu'à 50 % moins chers que les rails neufs», explique René Neidhart, responsable du CTF. Pour ces derniers, les prix varient fortement en fonction des marchés de l'acier et de l'énergie. En ce qui concerne les rails usagés, les points endommagés sont retirés au CTF, puis les rails sont redressés et ressoudés ensemble. Lors du reprofilage, le champignon de rail est refraîsi et meulé. Les rails refit sont contrôlés par ultrasons et sont ensuite à nouveau utilisés sur des voies moins sollicitées.

R. Neidhart chiffre le volume annuel de rails traités à 50 kilomètres. A titre de comparaison: les CFF entretiennent plus de 3 000 kilomètres de voies qui sont utilisées intensivement. 9 000 trains sillonnent la Suisse chaque jour.

Avec 180 collaborateurs, le CTF fait partie de la Division Achats, Supply Chain et Production de CFF Infrastructure. Plus grand atelier de production de composants de technique ferroviaire de Suisse, il jouit d'une situation centrale à Högendorf, croisement entre le corridor nord-sud européen et la ligne est-ouest nationale. Sa proximité avec les frontières allemande, française, autrichienne et italienne lui permet de livrer efficacement les clients étrangers, ses

exportations représentant 4 %, un chiffre susceptible de croître. Le Centre compte parmi ses clients des compagnies ferroviaires européennes, mais aussi américaines. Il livre notamment des commandes d'aiguillage, des joints isolants et divers matériel de poste d'aiguillage. Le CTF gère globalement plus de 30 000 articles.

En complément de l'offre de jour, les clients disposent aussi des liaisons de nuit qui leur permettent de récupérer leur marchandise le matin tôt et d'en assurer la distribution finale, dit-il. Avec les cadences plus élevées, les contenants circulent plus rapidement et les immobilisations improductives sont réduites. Un autre argument en faveur de la nouvelle ligne.

CFF Infrastructure mise sur la livraison juste-à-temps des aiguillages.

Juste-à-temps avec le train aussi.

«En termes de chiffre d'affaires, les aiguillages constituent l'activité clé, avec plus de 50 %», explique R. Neidhart. Les intervalles de construction devant être courts pour les aiguillages, CFF Infrastructure accélère la cadence et mise sur les livraisons juste-à-temps des aiguillages prêts à monter. Le CTF monte et contrôle le système complet, établit les protocoles et transporte les composants jusqu'au chantier avec des wagons spéciaux.

Avantage de cette solution complète: plus de laborieux démontage à l'atelier et de remontage sur le chantier. La qualité et la précision dimensionnelle sont meilleures. Et dans ce domaine aussi, les refits du CTF coûtent moins cher que les dispositifs neufs. Toutes les livraisons juste-à-temps sont assurées par SBB Cargo. ■



La logique des détours.

La Poste Suisse exploite un grand centre colis à Härkingen. Plus de 100 millions de colis y sont triés et acheminés par an. Et il n'est pas rare qu'ils effectuent un véritable «Tour de Suisse» entre l'expéditeur et le destinataire, pour la plupart par rail, et ce grâce à une logistique ingénieuse.

TEXTE: ROBERT WILDI - PHOTO: GIAN VAITL

Tôt le matin, la circulation est déjà dense autour de Härkingen (SO): sur l'autoroute A1, sur laquelle circulent de nombreux camions jaunes de la Poste, mais aussi sur les voies du terminal de transbordement de Härkingen, où des trains de marchandises avec des wagons de la Poste n'arrêtent pas d'arriver et de partir.

Au printemps, c'est toutefois plus calme qu'à la période de Noël: à ce moment-là, les camions jaunes circulent en effet à des fréquences plus rapprochées, les trains postaux

sont nettement plus longs que le reste de l'année et plus fréquents aussi. Car ici, à Härkingen, la Poste exploite l'un des trois centres colis nationaux. Afin que tous les cadeaux arrivent sous le bon sapin pour le soir de Noël, les quelque 1000 employés sont fortement mis à contribution dans les semaines précédentes. «Dans les semaines avant Noël, le nombre de colis par jour peut atteindre jusqu'à un million, voire plus quelquefois», déclare Thomas Ernst. Pour toute l'année 2012, environ 107 millions de colis postaux ont été triés et expédiés dans toute la Suisse.

T. Ernst est responsable des transports systématisés à La Poste Suisse et chargé des transports ferroviaires nationaux. Il exerce cette fonction depuis son bureau au centre colis de Härkingen, jusqu'où il fait chaque jour la navette depuis son domicile à Zurich.

Trois centres colis pour la Suisse.

De son expéditeur à Zurich à son destinataire à Bâle par exemple, un colis postal parcourt un même chemin, toutefois avec des détours.



Comme piloté par des fantômes: le tri des colis est largement automatisé.



Activité intense: plus de 100 millions de colis sont traités à Hürkingen par an.

NOUVELLES DU MARCHÉ

Les bogies circulent avec le trafic combiné intérieur.

Depuis début février, SBB Cargo transporte des bogies sur des caisses mobiles dont la partie inférieure a été spécialement renforcée et munie de rails. Les camions enlèvent les caisses mobiles à l'atelier industriel d'Yverdon et les transportent à Renens où elles sont transbordées avec un reachstacker sur les wagons porte-conteneurs. SBB Cargo achemine les bogies à Dietikon. Les camions les conduisent ensuite au centre de réparation de Zurich-Altstetten où des spécialistes les intègrent dans des compositions de train de voyageurs. Les bogies démontés sont acheminés à Yverdon pour révision selon le même système. Le rythme est actuellement d'un circuit par semaine. D'autres sont prévus.

Il arrive d'abord à la base de distribution de Zurich-Oerlikon, d'où il est transporté en camion à Frauenfeld. Le deuxième centre colis de Suisse alémanique se trouve dans la capitale thurgovienne et le troisième centre, plus petit, à Daillens (VD). «Selon le lieu de dépôt, tous les paquets atterrissent d'abord dans l'un de ces trois centres colis nationaux», explique Thomas Ernst. Zurich fait partie de la zone Suisse orientale de Frauenfeld. Là, le colis est pesé et facturé. La machine de tri enregistre le lieu de destination Bâle et détecte que le colis doit être acheminé via le centre de distribution de Hürkingen. Selon l'heure et le mode d'expédition, il y est transporté par rail ou par route. Après une nouvelle identification à Hürkingen, le transport se poursuit par rail jusqu'à Bâle, où le facteur distribue le colis le lendemain.

Cette «logique des détours», comme l'appelle T. Ernst, est également cohérente lorsqu'un colis, expédié de Bellinzone à Locarno, est d'abord envoyé par la Poste à Hürkingen via le Gothard, puis réexpédié le matin tôt vers le sud. «Cela étonne beaucoup de gens, et c'est compréhensible.» Mais si on prend le temps d'examiner plus en détail les processus d'expédition postale du courrier et des colis, on s'aperçoit de la nécessité de cette façon de procéder. «Notre logistique de centralisation sur les trois grands centres colis, avérée de longue date et toujours réexaminée, n'est rentable que si elle est rigoureusement respectée.»

Des trains entiers pour la Poste.

Afin que les processus de distribution très complexes fonctionnent parfaitement, la Poste dépend de partenariats fiables pour le transport routier et ferroviaire. L'étroite et longue collaboration avec SBB Cargo est un élément essentiel du puzzle. La logistique courrier, qui est totalement séparée des colis à Hürkingen, n'a recours qu'à des trains de marchandises

complets avec des wagons de la Poste. En revanche, le transport des colis se fait avec des conteneurs dans le trafic combiné.

«Chez SBB Cargo, les durées de transport sont très bonnes», souligne T. Ernst d'un ton élogieux. Ce que confirme le taux de plus de 98 %

Grande ponctualité malgré le nombre croissant de colis prioritaires.

de ponctualité quant à l'arrivée à destination du courrier et des colis par le transport ferroviaire. Ce taux élevé se maintient depuis de nombreuses années, bien que la part de colis postaux prioritaires, plus exigeants en termes de logistique, ait grimpé de 17 à environ 49 % entre 1999 et 2012.

Néanmoins, la garantie absolue de ponctualité n'existe pas, notamment en raison de la météo. Les rares retards de trains peuvent perturber toute la logistique de distribution à court terme, et ce principalement sur l'axe est-ouest qui est déterminant pour le trafic postal. «Si le dernier train de courrier de la Suisse romande arrive avec plus de 20 minutes de retard à Zurich, les Grisons recevront leur courrier A avec un jour de retard», explique T. Ernst.

Tous les processus du centre colis de Hürkingen sont donc toujours orientés sur la fiabilité et l'optimisation. Et avec sa grande ponctualité, SBB Cargo y contribue de façon déterminante. ■



Combien de place y a-t-il dans un conteneur?



Les conteneurs ne sont ni plus ni moins que des caisses en métal. Mais sans eux, le commerce mondial et donc la globalisation serait inimaginables. Deux tiers du transport international de marchandises sont assurés au moyen de conteneurs. Le type le plus répandu est le conteneur de 40 pieds, qui mesure 12,2 x 2,4 x 2,6 mètres, soit une capacité de 77 mètres cubes. Ceux qui souhaitent en savoir plus pourront visiter l'exposition «Cargo – Fascination Transport» qui se tiendra à partir du 28 mars au Musée Suisse des Transports. Cette exposition organisée à partir et dans des conteneurs permettra aux visiteurs de découvrir l'univers de la logistique.



Silo Olten

Le silo de la gare d'Olten contient 54 000 tonnes de blé et de fourrage.

Silo à grains pour la Suisse entière.

En plein milieu des voies de la gare d'Olten se dresse l'immense Silo Olten. C'est ici que les fourrages et blés du monde entier sont livrés, stockés temporairement et livrés aux moulins et entreprises commerciales de toute la Suisse, essentiellement par rail.

TEXTE: ROBERT WILDI – PHOTOS: MARCEL STUDER

Andreas Friedl interrompt brièvement notre entretien pour se rendre à l'interrupteur. La lumière s'éteint, puis se rallume dans la pièce. «J'ai convenu de ce signal avec les chauffeurs des entreprises de transport pour leur signifier qu'ils peuvent décharger.» Cette scène se déroule à la gare d'Olten, dans la salle des opérations du Silo Olten. A. Friedl, responsable du silo, est chargé de veiller au bon déroulement des chargements et déchargements des camions et wagons qui, les jours de pointe, arrivent toutes les demi-heures. Leur cargaison: diverses sortes de blé et de fourrage du monde entier.

Ici, à Olten, on en transborde des quantités énormes qui sont en général stockées temporairement de plusieurs semaines à quelques années. A pleine capacité, le silo géant peut contenir 54 000 tonnes de blé et de fourrage, et il est pour cela subdivisé en 195 compartiments ou cellules. Les denrées alimentaires arrivent à Olten en provenance des quatre points cardinaux et de tous les pays. La majorité vient d'Amérique du Sud, des Etats-Unis, d'Allemagne, d'Autriche, de Tchéquie et de Slovaquie. «70 % de nos stocks proviennent de l'étranger», précise Andreas Friedl.

Le voyage souvent très long des matières premières déjà traitées et séchées passe par l'eau, la route et le rail. SBB Cargo est le principal partenaire logistique de Silo Olten AG. «En 2012, plus de la moitié des nouveaux stocks a été livrée par rail», explique Andreas Friedl. Pour l'acheminement à la clientèle, principalement des moulins et des entreprises commerciales dans toute la Suisse, il en va autrement. Là, c'est la route qui domine avec 80 % du volume transporté. Cela est principalement dû à la situation géographique des clients qui ne sont pas reliés au réseau ferroviaire.

Normes de qualité maximales pour le stockage.

Mais d'où vient cette idée de stocker de telles quantités de denrées alimentaires dans des silos? Pour cela, il faut remonter à la guerre froide. Afin d'anticiper d'éventuels goulots d'étranglements, le Conseil fédéral avait ordonné vers la fin des années 60 la constitution



«Plus de la moitié des stocks arrive par rail»: Andreas Friedl.

CERTIFICAT ISO-22000 POUR SBB CARGO.

En septembre 2012, l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) a effectué l'audit annuel chez SBB Cargo et a renouvelé tous les certificats pour cette dernière et ChemOil. L'entreprise a cependant aussi obtenu le certificat pour la sécurité des aliments (ISO 22000) qui régit la protection contre les impuretés lors du transport de denrées alimentaires et de fourrages.

d'importants stocks obligatoires au niveau national. Le Silo Olten a été construit en 1972. Dans un premier temps, on y a stocké diverses sortes de céréales. Plus tard, le silo s'est spécialisé dans le blé et le fourrage. La guerre froide appartient maintenant au passé, mais pas Silo Olten AG. L'entreprise propose ses services depuis plus de quarante ans sans interruption et n'a cessé de se développer, notamment grâce à un partenariat étroit avec la société Calcium agro de Berne.

Ce prestataire international de céréales et compléments fourragers pour les moulins de farines panifiables et fourragères est le principal client, et de loin. «Nous stockons environ 30 000 tonnes de fourrage et de blé par an au Silo Olten, soit plus de la moitié de nos besoins internationaux», explique Eugen Rothen, membre de la direction et responsable de silo chez Calcium agro.

Et d'ajouter que la qualité du stockage est optimale à Olten. D'une part, l'installation a été totalement assainie et modernisée il y a huit ans. Depuis 1999, Silo Olten est certifiée ISO

9001:2008, depuis 2003, elle dispose d'un certificat européen de bonnes pratiques commerciales, du certificat NOP (National Organic Program) américain et du certificat Bio Suisse. D'autre part, une technologie spéciale permet, chez Silo Olten, de débarrasser toutes les cargaisons de blé et de fourrage des insectes, coléoptères et autres nuisibles, et ce absolument sans produits chimiques. «Nous occupons ici une position de leader», conclut Eugen Rothen.

Wagons céréaliers très prisés.

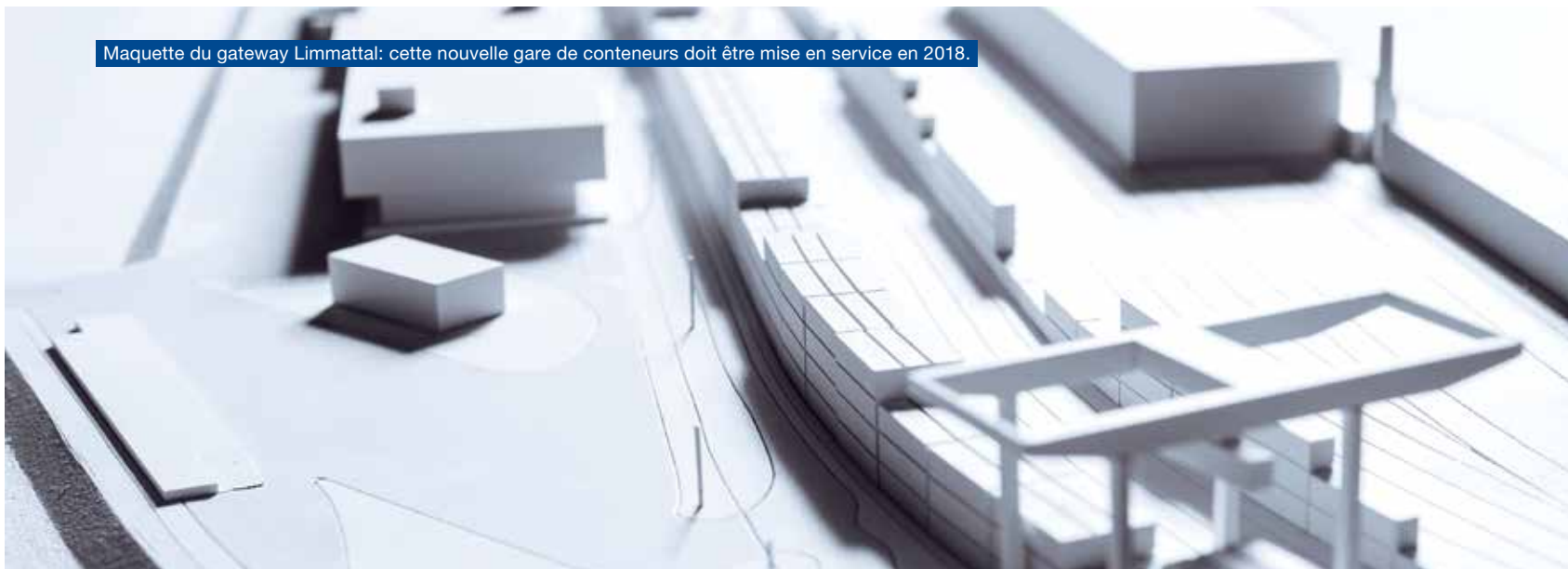
Outre la qualité de stockage impeccable et contrôlée en permanence, la livraison ponctuelle au client est aussi très importante pour cette activité de transport calculée au plus juste. D'où la sollicitation du rail qui doit toujours mettre à disposition suffisamment de matériel roulant. «Si nous manquons de wagons, les moulins et les distributeurs ne reçoivent pas leur marchandise, ce qui nous pénalise, nous aussi, en tant que fournisseur», souligne Eugen Rothen. SBB Cargo utilise des wagons céréaliers spécialement préparés qui préservent pra-

tiquement à 100 % de toute attaque de nuisibles. Ces wagons sont très prisés des moulins livrés par Calcium agro, mais ils ne sont pas toujours disponibles. «La route est alors la seule alternative», précise Andreas Friedl.

Les wagons céréaliers sont spécialement préparés.

A peine a-t-il terminé sa phrase qu'un moteur de camion vrombit à l'extérieur. Le chef du silo actionne à nouveau l'interrupteur. Aujourd'hui, ce langage des signes très pratique, qui lui évite de sortir à chaque chargement/déchargement, est particulièrement précieux. Car il pleut des cordes ce matin à Olten. ■

Maquette du gateway Limmattal: cette nouvelle gare de conteneurs doit être mise en service en 2018.



Gateway Limmattal: les plans de construction rendus publics.

Fin janvier, les communes de Dietikon et Spreitenbach ont rendu publics les plans de construction du gateway Limmattal. A Dietikon (Limmattal zurichois), un terminal de transbordement pour conteneurs doit voir le jour d'ici à 2018, près de la gare de triage.

Certes, il existe actuellement en Suisse de nombreux terminaux régionaux pour le transbordement des conteneurs et caisses mobiles du trafic intérieur. Mais il manque un terminal performant pour l'importation en Europe de conteneurs arrivant d'outre-mer via les ports maritimes de Rotterdam, Anvers, Hambourg ou Gênes. «Les conteneurs arrivent de toute façon en Suisse», déclare Beat Lampart, chef de projet chez SBB Cargo. Mais l'important, c'est qu'ils y arrivent par

rail. Selon diverses études, la quantité de conteneurs importés doublera d'ici à 2030.

Dans le nouveau terminal, les conteneurs arrivant sur des trains internationaux mesurant jusqu'à 700 mètres devront être transbordés directement sur les wagons suisses via de grands portiques roulants. Les trains seront ensuite formés à la gare de triage Limmattal et la distribution capillaire vers toutes les destinations suisses assurée via le réseau TWC. Au départ de Dietikon, 80 % des conteneurs importés seront réacheminés par rail et 20 % au maximum par camion. SBB Cargo prévoit également la construction d'un terminal de conteneurs à Bâle («Bâle Nord»).

SBB Cargo loue des locomotives de ligne à TX Logistik.

Les deux sociétés ont conclu un contrat-cadre portant sur plusieurs années. TX Logistik affecte au maximum 12 locomotives de ligne au trafic intérieur allemand et ne concurrence pas ainsi l'offre de SBB Cargo International.

TX Logistik louera les locomotives de ligne de type Re 421 par étapes. SBB Cargo garantit de son côté un pack complet de prestations qui comprend un conseil téléphonique 24h/24, la formation de jusqu'à 100 mécaniciens, des locomotives de remplacement et un concept de maintenance le long des axes de rotation des trafics de TX Logistik. Ce pack de prestations a été déterminant pour l'attribution du marché. «Le contrat-cadre permet un traitement fiable des trafics clients entre le nord et le sud de l'Allemagne», commente Karl Michael Mohnsen, CEO de TX Logistik.

SBB Cargo exploite sa flotte de véhicules le plus efficacement possible. La location de locomotives excédentaires fait aussi partie de la stratégie de flotte. «La coopération avec TX Logistik montre que nous pouvons aussi proposer de gros volumes de location à des conditions compétitives», explique Jürgen Mues, responsable Asset Management de SBB Cargo.



Loc de ligne Re 421

Nouvelle orientation pour le magazine Cargo.

Le présent magazine Cargo sera le dernier à paraître sous cette forme: SBB Cargo revoit sa publication et met en place un nouvel instrument pour la gestion des adresses de lecteurs.

A partir de la prochaine édition, en mai, le magazine Cargo paraîtra sous une nouvelle forme. Sa conception sera différente; les articles, reportages et interviews illustreront d'autres facettes du transport de marchandises suisse.

Il y aura également des changements pour les abonnés qui ne sont pas clients chez SBB Cargo: ils géreront dorénavant eux-mêmes leurs coordonnées sur Internet. Les personnes domiciliées en Suisse pourront choisir entre une version papier et une version électronique de la publication. Les lecteurs domiciliés à l'étranger ne pourront plus lire le magazine Cargo qu'en version électronique.

SBB Cargo au Salon transport logistic à Munich

transport
logistic

Du 4 au 7 juin 2013 se tiendra à Munich le salon international de la logistique, transport logistic. SBB Cargo y sera présente avec des partenaires de la branche logistique suisse – l'Office fédéral des transports (OFT), le Logistikcluster Basel, Innofreight et Swissterminal, la fondation à but non lucratif myclimate, l'université de Saint-Gall et la Maintenance CFF – tous regroupés sous l'appellation faîtière «SwissMovers».

Ces derniers feront découvrir la «swissness» aux visiteurs du salon et présenteront leur savoir-faire en matière de mobilité et de transport, des solutions de transport ainsi que leurs connaissances conceptuelles du système de transports publics. Leur regroupement traduit ainsi l'efficacité et l'interaction au sein de la logistique suisse. SBB Cargo se présentera comme une entreprise et sera représentée par l'Asset Management et ses filiales ChemOil Logistics SA et SBB Cargo International. Les «SwissMovers» occuperont le stand n° 804/1 qui se trouve, comme toujours, à l'extérieur.

Plus d'infos sur le salon à partir de mi-mars sur www.sbbcargo.com



Déjà une douzaine de locs hybrides Eem 923 baptisées.

Le 19 février, la douzième des trente locs hybrides de type Eem 923 commandées a été baptisée à Romont et remise à l'équipe de Production Cargo Régionale. Elle s'appellera «Le Moléson», du nom de la montagne locale. C'est toujours l'équipe de production Cargo régionale qui choisit le nom de la loc qui lui est attribuée.

Locomotive la plus moderne du marché, elle convient pour le service de ligne comme pour les manœuvres, grâce à sa forte puissance de 1500 kilowatt. SBB Cargo gagne ainsi en flexibilité dans la production et économise du temps et de l'argent. Les mécaniciens peuvent rapidement passer de l'électrique au diesel, évitant ainsi les fastidieux changements de locomotives pour emprunter les derniers kilomètres des voies de raccordement non électrifiées.



L'«Oberberg», loc hybride de type Eem 923 à Gossau (SG).

Satisfaction de la clientèle en baisse en 2012.

La satisfaction globale des clients de SBB Cargo a baissé en 2012 par rapport à 2011: la satisfaction globale moyenne a chuté à 6,95 sur une échelle de 1 à 10 points (7,47 points en 2011). Cette comparaison avec l'année précédente n'est toutefois que relative, car le questionnaire a été légèrement modifié.

Cette baisse de la satisfaction s'explique avant tout par la réduction du réseau de desserte Cargo et par la qualité de transport. Des mesures visant à améliorer la qualité de transport et la gestion des offres seront prises afin d'augmenter nettement la satisfaction de la clientèle en 2013.



Le chemin détourné via le Buchsiterberg.

Depuis toujours, la région entre Soleure et Olten est une zone de trafic. Un intense trafic de marchandise s'est par exemple déroulé durant des siècles sur la route via le Buchsiterberg.

TEXTE: SUSANNE WAGNER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Un jour de printemps, le conseil de Soleure décida d'agir. Deux délégués furent désignés pour aller voir le chemin passant par le Buchsiterberg. Selon un ouvrage ancien du 12 avril 1621, le «percepteur Glutz et le conseiller honoraire Brunner» durent examiner le chemin et déterminer comment on pouvait le plus facilement l'ensevelir et le détruire. La raison de ces mesures drastiques était financière: le chemin pittoresque d'Oberbuchsiten à Langenbruck dérangeait les autorités soleuroises, parce qu'elles craignaient une baisse des recettes douanières. Car cette route, bien

que difficile, était considérée à l'époque comme un chemin détourné pour économiser les droits de douane à Olten et Trimbach dans le Hauenstein inférieur.

L'histoire ne dit pas si le chemin a effectivement été détruit. Mais elle cadre bien avec le passé mouvementé de ce col. Le chemin se situe sur un ancien axe de circulation qui était utilisé comme raccourci et traversée du Jura par le trafic régional de marchandises. Via le Buchsiterberg (839 mètres d'altitude), on accédait au Hauenstein supérieur en direction de

Bâle, depuis Oberbuchsiten, en passant par Holderbank et Langenbruck. Il était ainsi possible de contourner le passage de Klus entre Balsthal et Oensingen où il fallait payer des droits de douane.

Il n'était donc pas étonnant que les voyageurs utilisent cette route du nord vers le sud et vice-versa. Que n'a-t-elle pas vu, cette route de montagne: des paysans avec des porte-charges en bois sur le dos, amenant à pied leur fromage, leurs œufs ou leur lin au marché régional. >

Des chevaux de bât, des mulets et des charriots de sociétés privées circulant du nord vers le sud. Des voitures à cheval acheminant des sacs de sel de l'Alsace jusqu'aux dépôts de sel des villes du Plateau. Le sel était très important pour la conservation des aliments comme la viande. Les voyages à vide n'étant pas rentables, on chargeait au retour du riz ou d'autres produits d'Italie qu'on ne trouvait pas dans la région.

Le bon vin de France était très prisé – des bandits aussi.

Les transports étaient exposés à toutes sortes de dangers: des bandits de grand chemin guettaient le passage des précieuses marchandises ou de l'argent. Les fûts de bons vins français devaient aussi être étroitement surveillés, afin qu'ils arrivent intacts jusqu'aux caves des maisons patriciennes bernoises. Les transporteurs appréciaient donc les haltes dans les auberges le long du chemin (ancien Löwen à Oberbuchsiten p. ex.), pour laisser les chevaux se reposer ou changer d'attelage. Les plus pressés attelaient de nouveaux chevaux à leur voiture. Ce convoi direct permettait de poursuivre son chemin sans perdre un temps précieux. Mais souvent, cela se passait plus calmement: pour un trajet en diligence de Bâle vers le Plateau, via les sommets du Jura, on comptait encore au XVIII^e siècle une bonne journée, sans incident.

Du sel d'Alsace dans une direction, et du riz d'Italie dans l'autre.

Les chemins menant par les cols étaient souvent boueux, mal entretenus et caillouteux. Des ornières guidaient les roues des attelages tels des rails, évitant à maint attelage lourdement chargé de se renverser sur les pentes trop raides. Le fait que ces ornières – charrières – datent de l'époque romaine n'est pas clairement établi aujourd'hui. Certaines d'entre elles ont été creusées à la fin du Moyen-Age, voire dans les temps modernes. Sur le chemin de randonnée via le Buchsiterberg, on trouve encore aujourd'hui des vestiges de cette ancienne artère du trafic rural. Ils rappellent les difficultés et les dangers auxquels les commerçants de l'époque devaient faire face pour transporter des marchandises de A à B. ■



Wolfgang Stölzle

Sustainable Logistics – ou la mise en évidence d'une lacune.

Chères logisticiennes, chers logisticiens,

La « vague verte » a totalement envahi la branche logistique: celle-ci est particulièrement sensibilisée à l'écologie à travers les transports, les entrepôts et les emballages, mais aussi à l'aspect social, à travers les problèmes avec les chauffeurs de camions p. ex. Il y a des années déjà, certains grands prestataires ont développé des stratégies de durabilité et prouvé leur mise en œuvre pour sensibiliser l'opinion. En utilisant par exemple des véhicules à moteurs hybrides ou électriques, en munissant leurs entrepôts d'installations solaires ou en organisant des bilans de santé pour les chauffeurs. Entre-temps, de nombreuses entreprises moyennes ont aussi développé leurs propres programmes, les récompenses attribuées par la branche n'étant pas la moindre des motivations. Mais peu à peu, une certaine désillusion a pris le dessus. Seuls de très rares projets pilotes ont été menés jusqu'au bout, révélant ainsi la lacune qui existe entre les exigences et la réalité. Mais où se situe la racine du mal?

Jusqu'à présent, les normes de durabilité ne sont que trop rarement prises en compte dans les relations d'affaires logistiques, celles-ci étant dominées par des considérations économiques classiques. En général, les chargeurs se basent en effet sur des critères de sélection avérés comme le prix et la prestation (qualité incluse) lors de leurs appels d'offres logistiques. Et quand bien même, les critères de durabilité ne sont pris en compte que si les offres sont jugées équivalentes en termes de rapport qualité/prix. Les chargeurs ne semblent pas encore prêts non plus à payer plus, particulièrement pour des prestations logistiques durables. Au final, c'est bel et bien le trafic ferroviaire de marchandises, souvent écologiquement plus avantageux par rapport aux autres modes de transport, qui en pâtit. Les chargeurs sont donc invités à accorder une part plus importante aux critères de durabilité déjà lors du choix de leurs prestataires, compte tenu de leur propre stratégie de durabilité. Dans les relations commerciales en cours, des systèmes d'incitation orientés sur la durabilité pourraient alors permettre de réaliser cette exigence. Car le développement durable ne permet pas que l'on cultive cette lacune.

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Professeur ordinaire d'université, chaire de gestion logistique, université de St-Gall



Siegfried Flury: «Je veux réussir cette réorganisation.»

Un grand pas en avant en peu de temps.

Responsable de la mise en œuvre dans le domaine de la Production Cargo Régionale (RCP), Siegfried Flury est chargé de réaliser la plus grande réorganisation de la production qui ait jamais eu lieu chez SBB Cargo. Cet homme de 47 ans y met toute sa passion et son expérience.

TEXTE: ESTHER BANZ – PHOTO: DOMINIK PLÜSS

Chez Siegfried Flury, tout va très vite: la pensée, la parole et l'action aussi. C'est que cet homme, au demeurant calme, a fort à faire actuellement, car il est responsable d'une grande réorganisation structurelle: «Depuis le 9 décembre 2012, la production de SBB Cargo n'est plus subdivisée en trois régions avec, chacune, son propre responsable, mais centralisée; nous avons à présent une direction globale et une instance de planification et de pilotage, auxquelles sont subordonnées des équipes complètement décentralisées», confie le chef de la Production Cargo Régionale. «Notre structure est donc extrêmement épurée, puisqu'il n'y a que deux échelons entre le collaborateur de la base et moi.» La nouvelle structure comprend 48 équipes contre 87 avant et 8 secteurs de production au lieu de 17. Au total, 150 postes et 33 véhicules de manœuvre ont été supprimés, et depuis le 1^{er} janvier 2013, le RCP compte encore 970 collaborateurs.

S. Flury dresse un premier bilan: «Grâce à un engagement actif, de la planification à la réalisation opérationnelle, nous sommes venus à bout de la plus grande réorganisation de la Production Cargo Régionale, et ce malgré les mauvaises conditions météo et les quelques difficultés rencontrées durant les fêtes. Il faudra bien entendu encore procéder à des ajustements pour atteindre l'objectif ultime qui est un 'résultat équilibré'. Mais nous avons fait un grand pas en avant en termes de qualité, et ce en peu de temps. Sur cette base, il est plus facile d'aborder les défis à venir et de les surmonter.»

Après un apprentissage d'agent d'accompagnement des trains aux CFF il y a trente ans et un recyclage en agent du mouvement, Siegfried Flury a rejoint la production de SBB Cargo lors de la divisionnalisation en 1999. Ses autres affectations: chef de la Production Bâle, développement de la Production Cargo Allemagne, chef de la Production Zurich, KAM dans la Vente, suivi des grands clients, Product Management, responsable du regroupement Suisse et International, Développement de l'entreprise, responsable de la planification des offres, puis retour à la Production en tant que suppléant du responsable Production, Ruedi Büchi.

Il a toujours été très important pour lui de réunir théorie et pratique, précise cet homme déterminé qui n'a jamais cessé de se perfectionner, passant d'abord le brevet fédéral de spécialiste en ressources humaines puis l'Executive MBA à la HSG (St-Gall). Ce n'est pas la carrière qui l'a intéressé, «mais les défis. Tous les deux à trois ans, je ressens le besoin de faire quelque chose de nouveau. La réorganisation actuelle me maintiendra encore sous pression pendant

SIEGFRIED FLURY, 47 ANS,

vit avec sa femme et ses deux filles (13 et 16 ans) à Matzendorf (SO). Il a passé toute sa vie professionnelle aux CFF, puis chez SBB Cargo depuis 1999. Il entretient aussi une relation passionnelle avec le FC Bâle: depuis plus de 20 ans, il a sa carte saisonnière et organise, si possible, ses vacances avec sa femme en fonction des matchs de football.

quelque temps, je veux la réussir et obtenir des résultats positifs.»

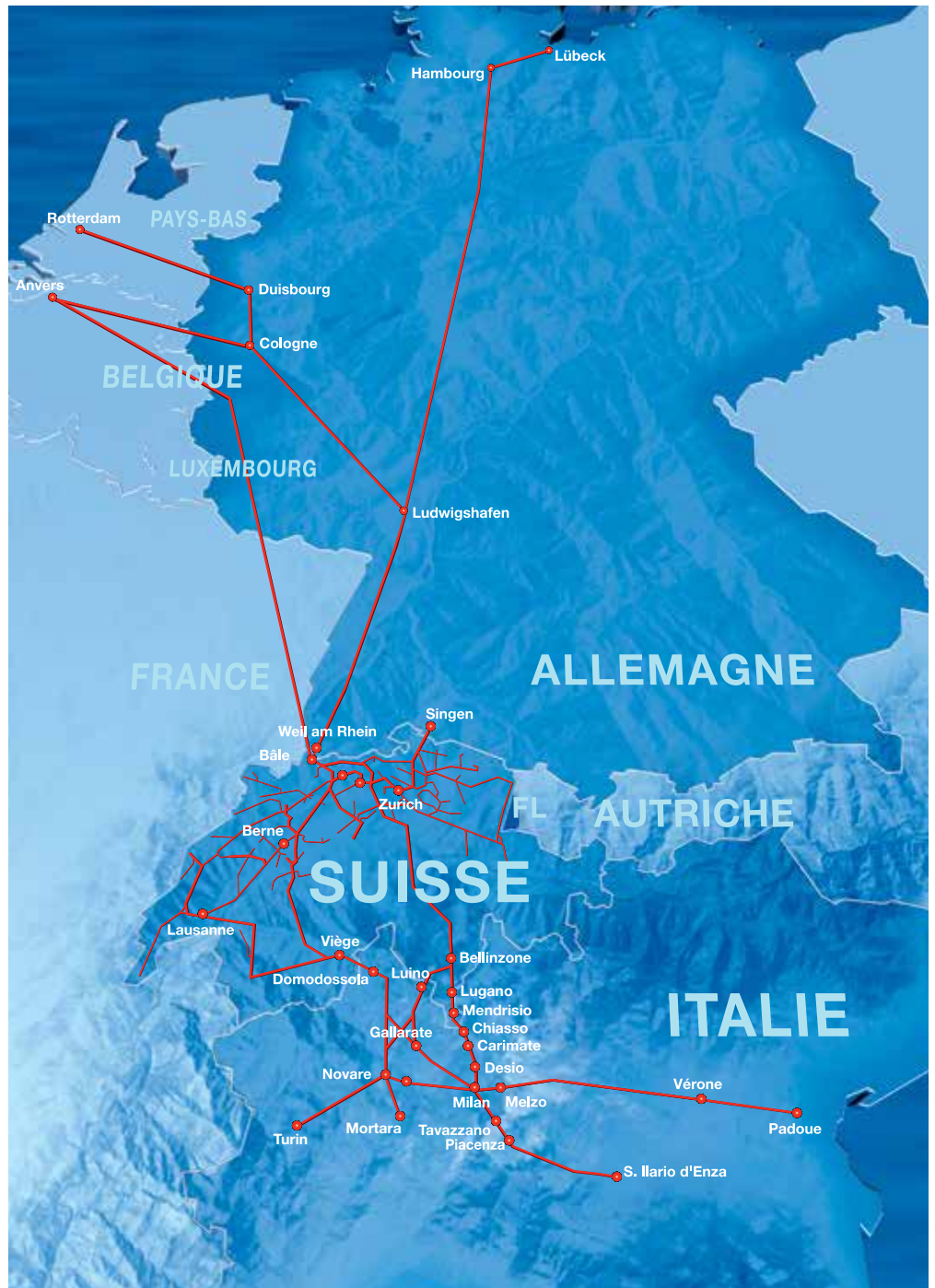
R. Flury s'engage également en faveur du mentoring et de la promotion des femmes: le RCP ne compte que peu de femmes, «et nous espérons augmenter leur nombre de quatre aujourd'hui à huit en 2014, dans la gestion du personnel et la gestion technique.» Ce qui est certes toujours insuffisant, regrette S. Flury, «mais déjà un effort gigantesque». Autre aspect clé pour 2013: rendre le travail de la base du RCP plus diversifié et moins éprouvant pour le corps. Siegfried Flury: «Il me tient réellement à cœur de revaloriser le métier de l'agent de manœuvre.» ■

3 questions.

Quelle a été votre 1^{re} prestation logistique?
Lors de la création de SBB Cargo en 1999, j'ai découvert la chaîne de création de valeur du transport, et cela m'a immédiatement fasciné.

Quel talent auriez-vous voulu avoir?
Penser en visionnaire. Il est évident que je suis doué pour me projeter dans l'avenir, sur deux à trois ans, et réaliser des projets avec succès.

Pourquoi dépensez-vous régulièrement de l'argent?
Pour un bon verre de vin le soir. Et aussi pour des voyages et des week-ends avec ma femme ou ma famille, au Tessin ou dans une ville européenne. Cela me permet de recharger mes batteries.



Impressum.

cargo 1 | 13. Février 2013. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. Rédaction Heini Lüthy (direction), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. Graphisme/Composition Werbekontor, Bâle. Litho ExactaPro, Arlesheim. Impression Stämpfli AG, Berne. Traduction Traductor, Bâle. Adresse de rédaction SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 06 73, fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/fr/magazine

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

Vous désirez un abonnement gratuit?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

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

Service Clientèle:

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

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

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

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



Nous sommes
là où l'économie
est efficiente.

Pour réussir dans un monde globalisé, il faut agir en réseau aussi à l'échelle nationale. Nous fournissons tous les jours des prestations de transport fiables à nos clients. Pour un avenir durable et efficient des transports. www.sbbcargo.com

