

cargo

Céréales pour porcs et bovins. L'UFA produit des aliments fourragers à partir de céréales suisses. 6

Blé dur, tendres pâtes. Le blé destiné aux pâtes suisses vient d'Amérique. 10

Produits alimentaires et propreté. Le nouveau concept d'hygiène de SBB Cargo. 13

Gastronomie de haut vol. Toute la logistique d'un dîner irréprochable. 16



Ballast. 4

Centre de formation à Gallarate. Calendrier 2006. Le ministre des Transports dans la cabine de conduite.

Au service du fourrage. 6

L'UFA fabrique des aliments fourragers pour animaux de rente. SBB Cargo livre les céréales.

Logistique pour betteraves sucrières. 9

Carte blanche à Fritz Blaser des sucreries Aarberg et Frauenfeld S.A.

Blé dur, tendres pâtes. 10

Les producteurs de pâtes suisses importent leur principale matière première d'Amérique du Nord.

Des transports propres. 13

Pour le début de la récolte céréalière 2005, SBB Cargo a lancé un nouveau concept d'hygiène.

«Tracking» pour les produits chimiques traversant l'Europe. 14

Expériences positives avec les transports chimiques ChemOil d'Anvers vers la Suisse.

Gastronomie de haut vol. 16

Heinrich Lauber cuisine pour les hôtes d'Etat. Une entreprise cinq étoiles culinaro-logistique.

Sous le signe de la libéralisation. 17

L'essentiel à propos de la Cotif, la nouvelle convention relative au trafic ferroviaire international.

Dynamisme dans le secteur céréalier. 18

Philipp Bösiger est responsable des ventes SBB Cargo pour le «grenier à blé» de la Suisse.

Photo de couverture: Exigences élevées en termes de sécurité et d'hygiène pour le transport des denrées alimentaires. Une édition entre champs de céréales, moulin et salle de banquet.

Souhaitez-vous vous abonner gratuitement?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

Veuillez envoyer l'étiquette originale portant la modification souhaitée (adresse, nombre d'exemplaires, langue, etc.), par fax +41 (0)512 29 00 69 ou par courrier à

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

Impressum.

cargo 3|05. Septembre 2005. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. **Tirage** à 30 000 exemplaires. **Rédaction** Martin Radtke (responsable), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Benno Grüter, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Graphisme/Composition** Favo Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66, cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

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



«Le transport de **matières premières pour les produits alimentaires et fourragers** exige le respect de normes d'hygiène élevées.»

Chère lectrice, cher lecteur,

Selon les récoltes, les agriculteurs suisses couvrent 50 à 60% du besoin annuel de la Suisse en céréales, le reste étant importé. Notre pays compte en gros deux principaux flux de marchandises pour les céréales. Le premier est assuré par la production intérieure: du fourrage est ainsi produit en Suisse romande, avant d'être traité sur le Plateau, puis distribué aux animaux en Suisse orientale et au nord du pays. Les pages 6 et suivantes vous expliqueront comment le moulin UFA de Herzogenbuchsee, soit la plus grande usine de production de fourrage européenne, transforme les grains en aliments fourragers pour vaches, cochons et chevaux.

Les importations d'outre-mer constituent le deuxième flux de marchandises: des bateaux chargés de céréales traversent l'Atlantique vers Rotterdam, puis remontent le Rhin en direction de Bâle, où la marchandise est transbordée sur des wagons. Elle est ensuite acheminée vers les moulins, pour y être transformée en semoule, en farine ou en produits intermédiaires. Aux pages 10 et suivantes, vous découvrirez le rôle des sociétés Meyerhans Hotz et Pasta Premium dans la transformation du blé dur en pâtes.

Qu'il s'agisse de récolte nationale ou d'importation, SBB Cargo est le partenaire idéal pour le transport de blé, d'orge, de soja, de graines de tournesol, de seigle, de millet, de riz, etc. SBB Cargo représente donc un maillon essentiel du processus d'approvisionnement de base en Suisse.

Le transport de matières premières pour les produits alimentaires et fourragers exige le respect de normes d'hygiène élevées. En étroite collaboration avec des clients, SBB Cargo a

élaboré tout spécialement pour cette branche un concept d'hygiène appliqué depuis juin (cf. page 13). Il devrait contribuer à améliorer la qualité et la sécurité.

SBB Cargo franchit aussi régulièrement les frontières pour le compte d'entreprises chimiques. Ainsi, depuis janvier 2005, des convois chimiques circulent cinq fois par semaine d'Anvers en Suisse et retour, sous la responsabilité de ChemOil. Nous regroupons à cet effet des wagons de différents clients pour former un train complet et assumons la coordination globale de ces transports. A l'avenir, nous proposerons plus souvent de telles solutions clients à d'autres branches.

En Italie, nous allons bientôt nous rapprocher davantage de nos clients: après Desio, près de Milan, ce sera désormais vers Turin que nous acheminerons nos trains. Nous desservirons pour ce faire une plate-forme, où il sera possible de transborder des marchandises du rail vers la route et vice versa – une prestation nouvelle pour nos clients privés de voie de raccordement. Nous vous ferons volontiers parvenir une offre concrète, et ce dès aujourd'hui.

Bien cordialement

Paul Wittenbrink

Responsable Marketing & Sales

Inauguration du centre de formation.

Le maire de Gallarate, Nicola Mucci, a officiellement inauguré, début juin, le centre de formation de SBB Cargo.

Dans son discours, le maire Nicola Mucci a félicité SBB Cargo Italia pour ses bons résultats en matière de formation et pour les nouveaux emplois créés dans la région. Puis, en compagnie du directeur de SBB Cargo Italia, Rudolf Scheibler, il a coupé le ruban, et Monseigneur Francesco Carnevali a donné au centre la bénédiction inaugurale.

En deux ans d'existence, SBB Cargo Italia a déjà formé quatre-vingts collaborateurs. Trois d'entre eux, des mécaniciens frais émoulus, se sont vu remettre leur diplôme à cette occasion. Actuellement, vingt autres étudiants suivent la formation. A l'automne 2005 débute une nouvelle session. Chez SBB Cargo Italia, chaque mécanicien reçoit une seconde formation de visiteur ou de contrôleur des wagons. SBB Cargo Italia en Italie possède son propre centre de formation, car, en Italie, la licence autorisant la conduite d'un train n'est pas octroyée à une personne, mais à une entreprise.

Photo: Kaspas Sutter



Le maire Nicola Mucci inaugure le centre de formation de Gallarate.



Gérard Pétremand: Autoportrait.

Un nouvel habillage pour le **calendrier 2006.**

SBB Cargo a chargé le photographe Gérard Pétremand de réaliser le calendrier 2006 selon un nouveau concept, avec pour objectif – tout comme pour la campagne d'affichage – de montrer la diversité des marchandises transportées par SBB Cargo.

Le travail de création de l'artiste genevois Gérard Pétremand consiste à photographier avec spontanéité des lieux de vie et de travail. L'observateur perçoit tout d'abord les photos comme des modèles, puis s'approprie les endroits en fonction de son propre vécu. Le nouveau calendrier est le premier d'une série qui s'échelonnnera sur trois ans et qui, en se fondant sur la chaîne créatrice de valeurs, mettra en scène artistiquement des matières premières la première année, des produits semi-finis la deuxième année et enfin des produits finaux la troisième année. En novembre 2005, tous les clients de SBB Cargo recevront en cadeau un exemplaire du calendrier 2006. Les personnes intéressées pourront commander des exemplaires contre paiement d'un acompte. Ceux-ci leur seront livrés début décembre.

SBB Cargo AG, 4065 Bâle, Suisse
Compte postal 17-667220-5.
Mention «Calendrier 2006».

Suisse: 45 francs suisses/Europe: 33 euros.
(TVA et frais d'envoi inclus.)



Débris de verre pour Eurovetro.

Du verre usagé suisse destiné à l'Italie.

SBB Cargo achemine chaque semaine plus de 200 tonnes de verre usagé dans le nord de l'Italie pour la société Vetro-Recycling SA.

Depuis le mois d'avril, une chargeuse frontale de la société Vetro-Recycling charge chaque semaine huit conteneurs pour produits en vrac à Rümlang, dans le canton de Zurich. SBB Cargo prend en charge les quatre wagons directement sur la voie d'embranchement de la société et les achemine en collaboration avec la filiale italienne vers la plate-forme de transbordement de Desio. Là, les conteneurs sont chargés sur des camions et transportés jusqu'au site de la société Eurovetro à Origgio. Eurovetro utilise le verre usagé pour fabriquer du verre neuf.

La société Vetro-Recycling appartient au fabricant de verre Vetropack SA et constitue l'entreprise de recyclage de verre la plus importante de Suisse, avec un volume représentant 30% de la totalité du verre usagé collecté. Elle exporte annuellement 92 000 tonnes de verre usagé collecté.

Accord sur la qualité.

SBB Cargo et Midor ont conclu un accord sur la qualité.

La société Midor SA, un établissement de l'entreprise de commerce de détail Migros, fabrique dans des installations ultramodernes des gâteaux secs, des biscuits salés apéritif, des préparations en poudre pour desserts, des glaces et des beignets. SBB Cargo livre à Midor des produits échangeables et transporte des produits finis à l'entrepôt central. Les deux entreprises ont à présent conclu un accord sur la qualité qui fixe des critères de qualité tels que la propreté des wagons, le respect de la chaîne du froid et la conduite à tenir en cas de manquements.

Le ministre des Transports dans le poste de conduite.

Début juillet, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a rendu visite à SBB Cargo: il a voyagé d'Offenbourg à Gallarate dans le poste de conduite d'une locomotive.

C'est un grand honneur pour SBB Cargo: le ministre suisse des Transports est venu en personne se rendre compte de ce qu'est aujourd'hui le trafic ferroviaire de marchandises transfrontalier. Au cours d'un voyage de deux jours, il a relié l'Allemagne au nord de l'Italie via la Suisse. Il s'est montré très impressionné par l'efficacité du trafic ferroviaire de marchandises et par la technique.



Un ministre sur les rails: Moritz Leuenberger.

Les transports de céréales ne connaissent pas de saison.



La moisson: le temps est compté, mais la cabine est climatisée.

Si c'est la Suisse romande qui produit la quasi-totalité des céréales suisses, c'est en Suisse orientale qu'elles sont principalement transformées et consommées. La majeure partie du transport céréalier entre l'ouest et l'est de la Suisse est assurée par SBB Cargo.

Si les moissonneuses-batteuses n'étaient pas équipées de cabines climatisées et hermétiques, on pourrait entendre le grésillement de l'épis séché lorsqu'il est happé par le rabatteur et le grain séparé de la tige à l'intérieur de la machine. Les moissons ne se font plus à la sueur du front et dans la poussière comme autrefois; elles sont toutefois soumises aujourd'hui à d'autres impératifs (rendement, temps).

La moisson est une affaire de quelques semaines, et les exigences auxquelles les hommes, les machines et la logistique doivent faire face

« Ne disposant pas de grands entrepôts, nous sommes tributaires d'un approvisionnement permanent. »

Peter Hofer

sont très élevées. La logistique commence déjà tout au début, lorsque l'agriculteur stationne sa remorque au bord du champ pour récupérer le grain qui sera acheminé quelques jours plus tard au point de collecte d'après un planning défini, quelquefois même en pleine nuit, l'activité étant très intense en cette période. C'est aussi le cas à Eysins, au bord du lac Léman, au cœur du grenier de la Suisse. En quelques semaines, une centaine d'agriculteurs de 20 kilomètres à la ronde y amènent leurs récoltes, soit quelque 9000 tonnes en tout.

Trafic Ouest-Est.

La Suisse romande produit nettement plus de céréales qu'elle ne peut en traiter, alors que

dans la partie orientale de la Suisse, c'est le contraire. C'est pourquoi le pays connaît un trafic céréalier très intense. Pas moins d'un million de tonnes sont déplacées par an. Les céréales pouvant être stockées facilement, elles ne donnent pas lieu à des opérations de transport massives et uniques comme c'est le cas pour les betteraves sucrières; les transports entre les points de collecte et les moulins ou les usines de production de denrées fourragères s'étalent au contraire sur toute l'année. Et pourtant, nous connaissons des pics de trafic en juillet et en août, lorsque la moisson bat son plein, les capacités de stockage des points de collecte étant souvent limitées.

La plus grande usine de production d'aliments fourragers en Suisse et aussi la plus moderne d'Europe est l'usine de Biblis à Herzogenbuchsee dans le canton de Berne, qui fait partie du groupe Fenaco. Cette usine transforme annuellement 200 000 tonnes de céréales en fourrage pour animaux de rente pour le compte de l'UFA SA et de Melior. Cette usine, construite en 2002, traite ainsi 20% de la production céréalière de la Suisse.

Approvisionnement permanent.

Jour après jour, Biblis accueille entre cinq et vingt wagons de céréales, deux tiers du volume total étant acheminés à Herzogenbuchsee par train. Le déchargement des wagons se fait par les tuyaux de vidange qui, une fois ouverts, déversent les grains dans deux collecteurs se vidant dans un canal sous-terrain. Pour cette livraison matinale, l'équipe de triage de SBB Cargo veille particulièrement à regrouper les wagons par variété de céréales, afin d'éviter à l'usine de Biblis de devoir complètement vider et nettoyer les collecteurs après chaque wagon. «Nous travaillons en parfaite collaboration avec l'équipe de SBB Cargo», déclare Heinz Beutler, chef de production

Fenaco au service de l'agriculture

Fenaco est née en 1993 de la fusion de six fédérations de coopératives agricoles et a réalisé un chiffre d'affaires annuel de 4 milliards de francs en 2004. Outre les magasins Landi et Volg, elle comprend des entreprises de transformation telles que UFA et Melior. Avec Fenaco-GOF, elle possède également sa propre société de vente de céréales et de matières premières. Le concept de celle-ci prévoit que les céréales soient acheminées en priorité par train des quelque cent points de collecte vers les usines de transformation et les moulins. Le volume transporté par voie ferroviaire atteint ainsi un demi million de tonnes par an. Certes, les transports ferroviaires se sont constamment développés, mais ils sont aujourd'hui confrontés aussi à des exigences d'ordre économique. Fortunat Schmid, responsable de la Logistique chez Fenaco-GOF, est très clair: «Les prestations de SBB Cargo doivent être parfaitement adaptées à nos besoins, car nous nous efforçons également, de notre côté, de concevoir des conditions cadres pour les transports ferroviaires qui soient les plus économiques possible.» Avec l'introduction du nouveau concept d'hygiène (cf. article p. 13) et la suppression des problèmes liés à l'attribution des wagons rencontrés dans le cadre de la nouvelle gestion des wagons, SBB Cargo fait un pas important dans ce sens.



Peter Hofer, directeur UFA.

à Biblis. Et Peter Hofer, membre de la direction de l'UFA et responsable de toutes les usines de production de fourrage UFA, insiste sur l'importance d'un acheminement fiable et permanent, l'usine ne disposant pas de grands entrepôts pour les matières premières: «Jusqu'à présent, nous n'avons jamais eu de problèmes à ce niveau.» ▶



Transport: assurer jour après jour l'approvisionnement permanent des usines de transformation.



Déchargement: les wagons sont triés par variété de céréale.

Denrée alimentaire de base depuis 12 000 ans.

Il y a 12 000 ans, l'homme découvrait que les graines de certaines herbes avaient bon goût et étaient nourrissantes. Plus tard, il a appris à les semer et à les récolter. Et c'est ainsi, qu'au fil du temps, sont apparues les variétés de céréales que nous connaissons aujourd'hui, avec leurs épis particulièrement développés. Les grains sont riches en éléments nutritifs, tels que les protéines, les féculents, les lipides et les vitamines. En tête de liste se trouve le blé avec une récolte annuelle mondiale de 650 millions de tonnes. D'autres variétés comme le seigle, l'orge, l'épeautre et l'avoine représentent des tonnages moins importants. En Asie, plus de deux milliards de personnes mangent du riz tous les jours. Et en Afrique, c'est la culture du millet qui prédomine.

Après le déchargement à Biblis, les céréales sont entreposées dans des cellules provisoires, puis transformées en produits semi-finis (dés, flocons) ou en produits extrudés (chauffés et comprimés sous pression). Ce n'est que dans un deuxième temps que les mélanges définitifs sont préparés d'après les recettes de l'UFA et de Melior. 40% de cette production sont conditionnés dans des sacs et stockés dans l'entrepôt de grande hauteur ultramoderne disposant de 5500 emplacements de palettes, dans l'attente d'être livrés.

Du camion au silo.

La majorité des denrées fourragères est livrée en vrac aux clients tels que les magasins Landi et les détenteurs d'animaux, la livraison

étant principalement assurée par les camions de Traveco AG, l'entreprise de transport du groupe Fenaco. Ceux-ci acheminent les céréales de Herzogenbuchsee vers tous les grands centres de consommation de la Suisse centrale et orientale. A la ferme, le service est optimal: les aliments sont directement expulsés dans le silo sans qu'une goutte de sueur ne soit versée. Mais là encore, il est question de rendement, car c'est à présent à la vache Marguerite de faire son travail.

Texte: Ursula Hombberger.
Photos: Guy Perrenoud, Hansjörg Egger.



Transformation: des céréales pour les porcs, les bovins, les chevaux, etc.

Transport des betteraves sucrières: une logistique bien étudiée.



Fritz Blaser

est le directeur du Service betteravier des sucreries Aarberg et Frauenfeld S.A. (ZAF) dont les actionnaires sont les cantons de Berne, de Fribourg, de Soleure, de Thurgovie et de Vaud, ainsi que la Fédération suisse des betteraviers. Les ZAF ont réalisé un chiffre d'affaires annuel de 278 millions de francs (185,3 millions d'euros) en 2003/04. Pendant la campagne sucrière, qui s'étale de fin septembre à fin décembre, 360 collaborateurs travaillent dans les deux usines d'Aarberg et de Frauenfeld qui traitent plus de 16 000 tonnes de betteraves par jour, les transformant en sucre cristallisé, mélasse, sucre gélifiant et pulpes pressées et séchées.

Cette production de sucre génère un transport annuel d'environ 2 millions de tonnes de matières premières, produits semi-finis et sous-produits en Suisse, dont 1,4 million pour les seules betteraves sucrières, 1 million de tonnes étant acheminées par train dans les usines d'Aarberg et de Frauenfeld.

Contrairement à celui de beaucoup d'autres produits agricoles, le transport des betteraves sucrières représente un coût beaucoup plus important, le rendement à l'hectare étant le double de celui des pommes de terre et dix fois plus élevé que celui des céréales. Avec la nouvelle réglementation européenne du marché du sucre, qui fait couler beaucoup d'encre actuellement, le prix du sucre devrait baisser de 40%. La Suisse

« La nouvelle organisation a permis de rationaliser le transport ferroviaire, d'accélérer la rotation des wagons et de réduire les coûts. »

Fritz Blaser

devra par conséquent s'adapter à cette situation, entraînant par là même une baisse considérable des revenus de l'industrie sucrière. La pression des coûts est donc énorme pour les betteraviers, pour l'industrie sucrière et bien entendu pour les entreprises de transport.

Un concept de transport ferroviaire performant.

En 1996 déjà, nous avons considérablement restructuré le transport ferroviaire pour les betteraves et introduit un nouveau concept. Nous avons notamment réduit le nombre des gares de chargement. Depuis lors, SBB Cargo enlève régulièrement les betteraves dans les centres de chargement avec des trains-bloc et des trains

de ligne pour les acheminer directement dans les sucreries sans passer par les gares de triage. Pendant la campagne, dix à quinze trains de betteraves circulent tous les jours, soit 250 à 300 wagons qui font quotidiennement la navette entre les centres de chargement et les sucreries.

Cette restructuration s'est avérée extrêmement positive et a permis de rationaliser le transport ferroviaire, d'accélérer la rotation des wagons et de réduire les coûts. Entre-temps, le concept a encore été développé, développement qui commence déjà en bordure de champ où davantage de machines ont été mises en service. Celles-ci réceptionnent les betteraves, les nettoient et les déversent dans les camions. Parallèlement, les installations de chargement des gares sont progressivement remplacées par des transbordeurs mobiles qui présentent l'avantage de pouvoir être utilisés dans différentes gares et d'être donc ainsi mieux rentabilisés. Ce concept permet donc de charger plus de 1000 tonnes de betteraves par jour, autrement dit la capacité de transport d'un train complet.

Des solutions de partenariat pour l'avenir.

Avec cette technique de chargement, l'infrastructure ferroviaire existante est cependant reléguée au second plan. Il n'existe que très peu de gares qui ont la capacité de préparer vingt wagons en même temps et sans triage. En période de pointe, lorsque plusieurs milliers de tonnes de betteraves doivent être chargés, le triage des wagons doit être revu deux à trois fois par jour. Les temps d'attente peuvent donc être très longs, mais grâce à une bonne entente entre les chemins de fer et le chargeur, ils peuvent être limités à un minimum.

Livrer la quantité prévue au bon moment et à des conditions avantageuses, telle est la définition du transport optimal pour les sucreries. Cette condition ne peut toutefois être remplie que si le partenariat entre les betteraviers, SBB Cargo et les sucreries fonctionne parfaitement. Ces conditions existent: elles ont déjà permis d'améliorer les performances et devraient permettre de faire face aux défis futurs.



Du «cornfield» à l'assiette.

L'approvisionnement en blé dur d'Outre-Atlantique des fabricants suisses de pâtes alimentaires repose sur une chaîne logistique très bien rodée à laquelle participe SBB Cargo.

Le blé dur nord-américain, particulièrement apprécié des usines de transformation comme Meyerhans Hotz AG en Thurgovie, arrive en Suisse après de nombreux périples. A l'exception de l'avion, tous les modes de transport participent à cette chaîne d'approvisionnement multimodale. SBB Cargo aussi est de la partie: elle est le dernier maillon de cette chaîne de transport intercontinentale,

puisqu'elle achemine le grain de Bâle vers le moulin de Weinfelden.

Sur le plan climatique, la Suisse ne se prête pas à la culture du blé dur (durum wheat) dont la semoule ambre est idéale pour la fabrication des pâtes en raison de sa qualité et de sa coloration jaunâtre. L'Argentine, l'Australie, l'Espagne, la France et l'Italie font certes partie des producteurs traditionnels de blé dur. Mais Meyerhans

Hotz préfère l'importer du Canada ou des Etats-Unis, car c'est avec ce blé-là que leurs clients, dont la Pasta Premium AG, obtiennent les meilleurs résultats.

La chaîne d'approvisionnement commence dès la séparation du grain et de l'épi. Le fermier amène sa récolte à un centre de stockage régional. De là, les céréales sont acheminées dans des véhicules spéciaux par route ou par voie ferrée



ports et les acheminement de l'autre côté de l'Atlantique, à Rotterdam. Là, la cargaison est transbordée sur des navires fluviaux qui sont tous des vracquiers couverts. Dans leurs soutes, le blé dur remonte le Rhin jusqu'au port bâlois de Kleinhüningen où la Rhenus Port Logistics AG dispose de sept silos d'une capacité de stockage de 60 000 tonnes par an.

C'est à partir de Kleinhüningen que SBB Cargo intervient: «Avec un volume annuel de plus de cent wagons-silos de 60 tonnes de blé chacun, SBB Cargo assure notre approvisionnement», déclare Diego Della Cà, directeur de la Meyerhans Hotz AG. Leur capacité horaire se situe à 50 tonnes. L'entreprise traite de 7000 à

« Le chemin de fer
brasse de grands volumes;
un transbordement
plus compact est synonyme
d'une performance
accrue. »

Diego Della Cà

8000 tonnes de blé dur par an, soit 65 tonnes de grain moulu par 24 heures. A ceci s'ajoutent plus de 60 000 tonnes d'autres céréales ainsi que des graines d'oléagineux.

Une partie du volume total est envoyée aux deux autres sites de Meyerhans Hotz à Malters (Lucerne) et Rheineck (St-Gall). «L'avantage du transport ferroviaire par rapport au transport ►

Histoire d'un moulin.

C'est sur le site actuel de la Meyerhans Hotz AG à Weinfelden (canton de Thurgovie) que l'eau a clapoté dans le premier moulin de la commune dès 1784. 106 ans plus tard, il est devenu la propriété de la famille Meyerhans. Aujourd'hui, celle-ci transforme du blé tendre et du blé dur et produit des aliments fourragers Fors. Le 5 juin 1998, les entreprises la Meyerhans + Cie AG et Hotz + Co. ont fusionné pour devenir la Meyerhans Hotz AG, établissant son siège à Weinfelden. Outre les sites de production de Malters (Lucerne) et Rheineck (St-Gall), la société possède encore un centre de collecte de céréales à Bürglen (Thurgovie). Ses laboratoires à Weinfelden et Malters analysent régulièrement les matières premières réceptionnées et les produits finis et effectuent des analyses microbiologiques destinées au contrôle de la qualité et à la certification. Le blé dur transformé en semoule pour pâtes alimentaires dans la seule usine de Weinfelden est importé en totalité. La majorité de l'approvisionnement en matières premières des trois usines est assurée par SBB Cargo.



Diego Della Cà, Meyerhans Hotz AG.

vers les ports exportateurs de Thunder Bay (Ontario, Canada) ou Duluth (Minnesota, USA), tous deux situés au bord du lac Supérieur. Des navires étroits, les «Lakers», transportent ensuite la cargaison par la voie maritime du Saint-Laurent en direction de l'embouchure du fleuve où les céréales sont entreposées, puis envoyées en Europe par deux vagues saisonnières (avril/mai et octobre/novembre) sur des cargos.

En route vers l'Europe sur des cargos.

Des cargos transportant des marchandises pondéreuses chargent les céréales dans lesdits



Du silo aux wagons: le blé dur nord-américain au port de Bâle.



Livraison, transformation et production.



Nouilles, spaghetti, fusilli: des produits raffinés à base de blé dur.

Prima Pasta, basta!



La Pasta Premium AG à Frauenfeld (canton de Thurgovie) est née en 2004, suite au rachat par l'encadrement du secteur pâtes alimentaires du groupe Hero. Les initiateurs de l'affaire étaient l'ancien directeur de Hero, Markus Kick, et son collègue de longue date, Beat Grüter. M. Kick, ingénieur mécanicien, est à

présent CEO. Quant à B. Grüter, financier de formation, il est CFO et président du CA. La société qui compte 55 personnes produit annuellement 11 000 tonnes de pâtes alimentaires en 120 formats différents. Elle a réalisé un chiffre d'affaires de 23 millions d'euros en 2004.

Lors de leur grand saut vers l'autonomie, notre duo a été épaulé par la banque cantonale de Zurich qui a reconnu «le potentiel des marques traditionnelles Ernst, Bschüssig, Ami, La Chinoise et Trattoria qui sont aujourd'hui produites par Pasta Premium», selon les termes publiés par la banque. Pasta Premium poursuit trois objectifs principaux: restructurer son assortiment, redorer l'image de l'entreprise et renforcer l'exportation vers l'Allemagne du Sud et l'Autriche.

roulier est évident», précise M. Della Cà (46 ans), «Le chemin de fer brasse de grands volumes, ce qui nous permet de gagner du temps. Un transbordement plus compact est synonyme d'une performance accrue.»

Les trois usines de la Meyerhans Hotz AG emploient 140 personnes. Bilan collectif: elles transforment annuellement 80 000 tonnes de céréales et d'autres matières premières en farine, semoule et aliments fourragers Fors. Leur clientèle se compose de 4000 boulangeries artisanales et industrielles, de fabricants de pâtes alimentaires et d'éleveurs.

Seule l'usine de Weinfeld transforme le blé dur en semoule pour pâtes alimentaires. Deux tiers des grains sont principalement transformés en semoule «moyenne» et «fine» pour pâtes, ainsi qu'en semoules spéciales.

Un des gros clients de la société est l'entreprise Pasta Premium, implantée à Frauenfeld, à 18 kilomètres plus à l'ouest. Ses huit silos d'une capacité de 45 tonnes chacun sont alimentés en semoule de blé dur de différentes qualités par les camions spéciaux de Meyerhans Hotz. Pasta Premium se place à la troisième place des producteurs de pâtes alimentaires en

Suisse, derrière les entreprises de production de Migros et de Coop. Elle est toutefois leader en termes de marque. «Notre clientèle est très large», déclare le directeur et copropriétaire Markus Kick. «A l'exception de nos deux concurrents, nous desservons pratiquement tous les autres canaux de distribution suisses.» Markus Kick, 53 ans, évalue la part de marché de son entreprise au niveau national à presque 20%, et il cible les 30% à moyen terme.

Les cinq chaînes de production qui fonctionnent avec trois équipes, 24 heures sur 24, sont pour lui les «cinq ventricules» de l'entreprise. Elles sont considérées comme les plus modernes en leur genre. Outre Meyerhans Hotz, Pasta Premium travaille encore avec deux autres fournisseurs de semoule de blé dur: SwissMill (Zurich) et Dambach (Villmergen, Argovie).

Texte: Wilf Seifert.

Photos: Gettyimages, Wilf Seifert, Hansjörg Egger.

Une hygiène parfaite.



SBB Cargo a lancé un nouveau concept d'hygiène pour les wagons-silos juste avant le début de la moisson. Ce nouveau concept prend en compte les exigences des clients et de la législation et apporte un grand plus en termes de qualité.

Début juillet 2005, SBB Cargo a commencé à appliquer le nouveau concept d'hygiène aux wagons-silos (du type Tagnpps et Tgpps). Ces wagons servent à transporter des produits destinés à l'alimentation humaine et animales tels que des céréales, du sucre, des oléagineux, du café, des fèves de cacao ou du gluten de maïs. Les wagons ne doivent désormais plus être utilisés que pour une seule famille de produits, ce qui évite de mélanger le chargement à des résidus demeurés dans le wagon. «Le nouveau concept tient compte des souhaits de nos clients et des dispositions de la législation sur les denrées alimentaires», déclare Paul Fankhauser, le responsable du projet chez SBB Cargo.

Répartir les wagons ...

Entre 2002 et 2004, SBB Cargo a investi dans 220 nouveaux wagons à quatre essieux (de type Tagnpps). Puis, différentes couleurs ont été attribuées au matériel roulant, en fonction de la

famille de produits à laquelle il était destiné: jaune pour les céréales, blanc pour le sucre, vert pour les oléagineux et brun clair pour le café et les fèves de cacao. Pour des céréales dites dénaturées qui ont déjà été transformées, pour le gluten de maïs et les autres marchandises, on utilise des wagons sans marquage de couleur. Lors de la commande des wagons, le client indique le code de commande correspondant. Ainsi il peut être sûr qu'il obtiendra le bon wagon. Les transports de produits biologiques doivent toujours être signalés au Centre Service Clientèle. SBB Cargo a fait parvenir à tous ses clients concernés un aide-mémoire au format de poche qui reprend les nouvelles directives et la description des procédures de contrôle.

... et les nettoyer à fond.

Les wagons sont nettoyés si nécessaire ou de façon périodique. Lors du nettoyage, l'intérieur du wagon est tout d'abord passé au jet avec de

l'eau à 100 degrés et à 150 bars de pression, puis le fond et les parois sont traités avec des produits désinfectants. «Ces produits sont agréés «contact alimentaire»», déclare Jean-Pierre Beck, directeur de la société RRV Rail Route Voyage SA à Vernier (canton de Genève). La société RRV nettoie les wagons pour le compte de SBB Cargo. L'intérieur du wagon est ensuite rincé à l'eau chaude, puis séché. Le lavage dure environ deux heures et demie.

Si le marché exige le transport de produits alimentaires génétiquement modifiés, SBB Cargo sera prêt à faire face.

Le concept d'hygiène entraîne certes un surcoût, mais il accroît considérablement la qualité de la prestation fournie par SBB Cargo.

Texte: Rachel Cornaz. Photo: Yves Ryncki.



Les produits chimiques traversent l'Europe en **open access**.

Depuis janvier 2005, des transports de produits chimiques circulent régulièrement entre Anvers et la Suisse, sous la houlette de ChemOil dont les outils de «tracking and tracing» permettent au client de suivre ses wagons.



Locomotive de triage avec des wagons-citernes de produits chimiques sur le site de Lonza à Visp.

L'activité est intense à Anvers: dans la seule année 2004, pas moins de 150 millions de tonnes de marchandises ont été transbordés dans le port belge, dont certaines à destination de la Suisse. Depuis le début de l'année, les compagnies ferroviaires B-Cargo, Rail4Chem, SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo acheminent en effet des produits chimiques d'Anvers à Bâle, la coordination des transports étant assurée par ChemOil.

«C'est le client qui nous contacte pour nous signaler les wagons qui doivent être acheminés. ChemOil réserve un certain nombre de wagons-citernes pour l'ensemble du parcours et se charge de la coordination globale des différentes formalités douanières à Anvers. Pour alléger la tâche des clients, ChemOil saisit également les lettres de voiture par voie électronique ou les pré-imprime», explique Markus Borner, Key Account Manager du secteur Chimie chez ChemOil Logistics AG.



Wolfgang Bircher (à droite), Markus Borner.

Un interlocuteur unique.

Communiquer par interface interposée simplifie considérablement les processus. ChemOil se chargeant de l'ensemble du transport, le client n'a plus qu'un seul interlocuteur. Autre avan-

tage: le regroupement des wagons-citernes de plusieurs clients permet d'exploiter de façon optimale les capacités de tous les expéditeurs. Du mardi au samedi, cinq transports Nord-Sud et retour sont assurés par semaine.

Dans la gare de triage d'Anvers-Nord, les wagons-citernes sont regroupés en un train complet à partir de plusieurs points de chargement. Le train part le matin à 7 heures pour arriver le lendemain à 16 heures à Bâle. De là, et jusqu'au

**« ChemOil
présente un autre avantage,
celui de nous informer
quotidiennement sur l'endroit
où se trouvent les wagons-
citernes correspondants. »»**

Wolfgang Bircher

matin du troisième jour, les wagons sont ensuite livrés individuellement à leurs destinataires dans toute la Suisse.

L'entreprise bâloise de chimie et de biotechnologie Lonza achemine ainsi 650 tonnes par semaine du nord au sud. Entre-temps, d'autres entreprises chimiques comme Syngenta et Celanese ont fait appel à ce service. Celanese transporte 282 tonnes par semaine du nord au sud. Quant à Syngenta, elle achemine toutes les semaines jusqu'à 400 tonnes de produits chimiques divers de Bâle vers le nord.

30 000 tonnes ou 462 wagons.

Lonza est de la partie depuis janvier 2005. La société confie désormais 30 000 tonnes de marchandises par an, soit 462 wagons, à ChemOil sur la ligne Anvers-Visp. Wolfgang Bircher, responsable de la logistique client et livraison

de Lonza Ltd: «ChemOil étant un partenaire de longue date, il nous a paru évident de faire appel à cette société dès le stade du concept et pour l'appel d'offres des transports.» Lonza Ltd a choisi ChemOil parce que cette société est en mesure d'offrir des capacités sur une ligne déjà existante entre Anvers et Bâle en passant par Ludwigshafen.

Wolfgang Bircher cite d'autres avantages: «Une flexibilité élevée comme par exemple les départs quotidiens, des durées intéressantes, ainsi que le service de ChemOil qui nous informe quotidiennement de l'endroit où se trouvent nos wagons. Ces informations nous permettent de planifier de façon optimale les approvisionnements des matières premières ainsi que du matériel roulant.»

Grâce à ses outils informatiques de «Tracking and Tracing», ChemOil signale le moindre écart par rapport au planning défini: elle envoie quotidiennement au client une liste des endroits où se trouvent les wagons ainsi que le statut des wagons. Celui-ci peut alors en déduire le temps pendant lequel les wagons, seront immobilisés aux points de chargement ou de déchargement. En cas de problème, toutefois exceptionnel, le client peut modifier à temps son plan de déchargement, de stockage ou de production.

«Les clients, les fournisseurs et les points de chargement se trouvant à des endroits différents, la liste de ChemOil est très précieuse pour toutes les entreprises concernées. L'objectif est bien entendu d'arriver dans les délais convenus chez le destinataire en question», précise M. Borner. Dans le cas de Lonza, les marchandises sont acheminées à Visp, via Lausanne, où elles sont ensuite réceptionnées par le client. Trois jours après le départ à Anvers, en Belgique, les matières premières peuvent donc être traitées dans les délais par Lonza Ltd à Visp.

Texte: Susanne Wagner.

Photos: Bernhard Lochmatter, Tino Briner.



La Suisse invite à table.

La sécurité et la fiabilité sont des vertus essentielles pour le transport de produits alimentaires. Tout comme pour les relations internationales d'ailleurs. Les visites d'Etat en sont un parfait exemple, puisque le point d'orgue en est toujours le buffet qui est une véritable entreprise «culinaro-logistique» cinq étoiles.

Heinrich Lauber, cuisinier de métier, veille au grain: chef attiré de la Confédération, il règne en maître sur les fourneaux lorsque la Suisse reçoit un chef d'Etat étranger pour une visite officielle. Visite dont le point culminant est toujours le repas. Rien ne doit être laissé au hasard. Organisation parfaite et ponctualité, tel est le b.a.-ba d'un banquet d'Etat parfaitement réussi.

Deux à trois mois avant la date de la visite, l'hôtel cinq étoiles Bellevue Palace, auquel sont généralement confiés les banquets d'Etat, reçoit un premier appel téléphonique de Marisa Cossi, chargée des cérémonies et des visites d'Etat au Département fédéral des affaires étrangères (DFAE). Dès le début de cette entreprise, Heinrich Lauber est le personnage central de l'hôtel. Le chef propose trois menus au DFAE qui en choisit un; ce menu est ensuite

préparé pour être testé par des représentants du service du protocole du DFAE, ainsi que par le directeur de l'hôtel. Cette dégustation a également pour but de choisir les vins appropriés. Ceux-ci sont fournis par les caves de l'Etat, car la Suisse met un point d'honneur à toujours servir des crus locaux.

Désirs et étiquette.

«A bien y regarder», déclare Lauber, «un tel banquet n'a rien de particulier: nous ne faisons pas de différence entre nos clients, qu'ils soient invités d'Etat ou non, et chaque banquet est pour nous un banquet d'Etat.» Même si Lauber se veut diplomate et flatteur, il est évident qu'un banquet d'Etat est toujours particulier. Lauber: «C'est vrai qu'un banquet d'Etat représente une énorme responsabilité.»

Pour la proposition des menus, il convient de tenir compte des désirs et des préférences des clients. La collaboratrice du DFAE, M^{me} Cossi, consulte toujours l'ambassade du pays invité quant aux consignes à respecter: le président mange-t-il du poisson? Le chef du gouvernement est-il allergique à un aliment en particulier? L'épouse du chef d'Etat invité suit-elle un régime? La religion des hôtes interdit-elle certains aliments? Pour l'invité de cette année, le président indien Abdul Kalam, il a fallu respecter des règles différentes pour les membres de la délégation, en raison des nombreuses communautés religieuses présentes en Inde. La part de menus végétariens était très élevée. Des piments avaient par exemple été prévus pour les invités préférant les mets plus épicés que ne l'est traditionnellement la cuisine suisse. Lauber précise enfin qu'il ne propose

jamais de viande de porc: «Nous sommes sûrs ainsi de ne pas commettre d'impair.»

Les invités étrangers sont censés découvrir la Suisse et donc aussi sa cuisine, sans qu'on leur serve pour autant de l'émincé à la zurichoise ou de la fondue. «Les chefs suisses font partie des meilleurs professionnels mondiaux, et notre formation porte sur la cuisine internationale», déclare Lauber. Servir une cuisine internationale aux banquets d'Etat est en quelque sorte la carte de visite de la Suisse; les spécialités locales seront découvertes lors des déplacements à travers le pays. C'est encore M^{me} Cossi qui veille à ce que les invités ne mangent jamais deux fois la même chose au cours de leur séjour.

Service à l'aveuglette selon un protocole très strict.

Un mois avant l'événement, Lauber passe la commande à ses fournisseurs qui doivent livrer les denrées alimentaires deux jours avant le banquet. Il n'y a jamais de mauvaises surprises: Lauber adapte ses menus à la saison; au printemps et en automne, qui sont les périodes les plus chargées en matière de visites d'Etat, la Suisse dispose de tout ce qu'il faut pour concocter un repas de fête, dit-il. De plus, pour le Bellevue Palace, les banquets d'Etat restent des banquets de taille modeste: jusqu'à quatre-vingt-dix invités officiels, auxquels s'ajoutent trente à quarante personnes supplémentaires (personnel de sécurité, personnel médical, collaborateurs chargés du protocole, chauffeurs, etc.) qui mangent «à part» des menus moins pompeux.

Mais le grand défi lors d'un banquet d'Etat, c'est le protocole: celui-ci prévoit par exemple très précisément qui doit s'asseoir où et dans quel ordre il convient de servir les convives. Les plats ne sont pas préparés à l'hôtel, mais dans la salle des banquets du Berner Hof, le siège du Département des finances. Le banquet est ensuite servi le soir même, dans le strict respect du protocole, par une équipe constituée de 2 maîtres d'hôtel, de 5 cuisiniers et de 25 serveurs. Ce sont eux qui assurent le travail logistique final: servir à chaque convive ce qu'il faut sans voir ce qu'il y a dans l'assiette. Celles-ci sont en effet sous cloche lorsqu'elles quittent la cuisine.



Heinrich Lauber, 59 ans, est cuisinier fédéral diplômé et, depuis 1983, chef à l'hôtel cinq étoiles Bellevue Palace à Berne qui organise, en règle générale, les dîners officiels lors d'une visite d'Etat.

Texte: Marcel Hänggi.

Illustration: Michael Meister.

Sous le signe de la libéralisation.



Photo: SBB Cargo

Nouvelles règles pour les relations ferroviaires internationales.

La nouvelle convention internationale relative au trafic ferroviaire offre plus de liberté, dans le trafic transfrontalier, aux chemins de fer et aux expéditeurs.

La Cotif (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) devrait entrer en vigueur début 2006. Les nouvelles bases juridiques sont axées sur le trafic marchandises international libéralisé, les nouvelles formes de coopération entre les compagnies ferroviaires et la liberté contractuelle de toutes les parties.

La Cotif a valeur de droit impératif et doit être appliquée dès que des points de prise en charge et de livraison sont situés dans deux états membres différents.

Aperçu des principaux changements:

- Le contrat de transport est conclu de manière «consensuelle», à savoir par une déclaration de volonté commune. Il entre en vigueur avec l'accord mutuel des parties.
- L'obligation de transporter et l'obligation tarifaire sont levées. Chaque entreprise ferroviaire est libre de décider si elle veut ou non se charger d'un transport. La suppression de l'obligation tarifaire laisse aux deux parties une plus grande marge de négociation.
- Un nouveau modèle fait la distinction entre transporteurs principaux et compagnies sous-traitantes. Désormais, les partenaires contractuels peuvent confier l'ensemble du transport à un transporteur

principal (le transporteur contractuel) qu'ils ont choisi eux-mêmes. La forme de coopération entre les transporteurs successifs reste inchangée.

- Le droit de disposer de la marchandise (droit de disposition) appartient au destinataire de l'envoi dès le moment où le bordereau de transport est établi. Pour pouvoir exercer le droit de disposition, il est impératif de présenter un double du bordereau de transport.
- Le nouveau bordereau de transport sert de preuve pour le contrat de transport. Dès que l'accord entre en vigueur, seuls de nouveaux bordereaux peuvent être utilisés. Un manuel relatif au nouveau bordereau de transport est disponible sur www.cit-rail.org.
- Le nouveau droit des wagons ne distingue plus wagons de particuliers et wagons de réseau. L'obligation de réglage à l'encontre des propriétaires de wagons de particuliers est supprimée. En Suisse, l'immatriculation des wagons sera du ressort de l'Office fédéral des transports (OFT) dès le 1^{er} janvier 2006.



Dynamisme dans le secteur céréalier.

Philipp Bösiger est responsable de vente pour la région Centre/Ouest chez SBB Cargo. Par sa volonté, son savoir-faire et sa connaissance du marché, il motive son équipe à laquelle il laisse volontiers une marge de manœuvre pour développer ses propres idées. Toutes les conditions sont ainsi réunies pour assurer des prestations de transport ponctuelles et fiables dans cette zone géographique qui est le grenier à blé de la Suisse.

Spécialiste en exportation, Philipp Bösiger venait du commerce lorsqu'il est arrivé chez SBB Cargo. «Le dynamisme de SBB Cargo sur le marché se retrouve dans mon équipe de vente qui est une combinaison performante de professionnels du chemin de fer et de nouveaux venus du transit, du commerce et de l'industrie. Autrement dit, des spécialistes bénéficiant d'une grande expérience qui sont très flexibles et très à l'écoute du client», précise-t-il.

Ayant toujours le mot pour rire, Philipp Bösiger fait volontiers preuve d'humour lors de ses réunions avec son équipe ou lorsqu'il est avec

ses clients, mais toujours avec discernement. Cette équipe forte de quatorze membres fournit des prestations de service parfaitement adaptées au marché dans les grandes régions agricoles suisses. «Une partie de mes collaborateurs vient de la Suisse romande et une partie de la Suisse alémanique: ce mélange est un enrichissement pour notre équipe.»

Développement à l'ouest aussi.

Le sucre, l'huile et les céréales représentent un bon tiers du trafic Centre/Ouest de SBB Cargo. «Les secteurs du bois et du commerces,

ainsi que des clients tels que La Poste ou l'Armée sont importants pour nous», précise Philipp Bösiger. Lorsque les clients émettent des désirs particuliers, mais pas uniquement dans ce cas, Philipp Bösiger fait appel à l'une de ses grandes qualités: il développe des chaînes logistiques et des prestations efficaces, permettant ainsi d'acheminer la marchandise à l'endroit voulu, ponctuellement, en toute fiabilité, à un prix attractif et avec le type de wagon approprié. Pour les betteraves sucrières, les céréales et les graines d'oléagineux par exemple, SBB Cargo utilise des pools de wagons spécifiques. Philipp Bösiger

veut exploiter de façon cohérente le réseau de services de SBB Cargo et le mettre à la disposition de ses clients. Les entretiens avec ces derniers, qui lui permettent d'être à leur écoute, sont déterminants pour Philipp Bösiger et ses collaborateurs dans l'élaboration d'offres adaptées au marché.

Cultures et cuisine.

«En tant qu'officier des sapeurs pompiers volontaires, j'ai appris à fixer des priorités et à prendre des décisions rapides dans des situations critiques.» Avec son équipe de vente, il souhaite encore élargir la palette des prestations logistiques spécifiques grâce à la planification et

«**Notre force, c'est de pouvoir intervenir la nuit et déplacer rapidement de gros volumes grâce à notre réseau de service.**»

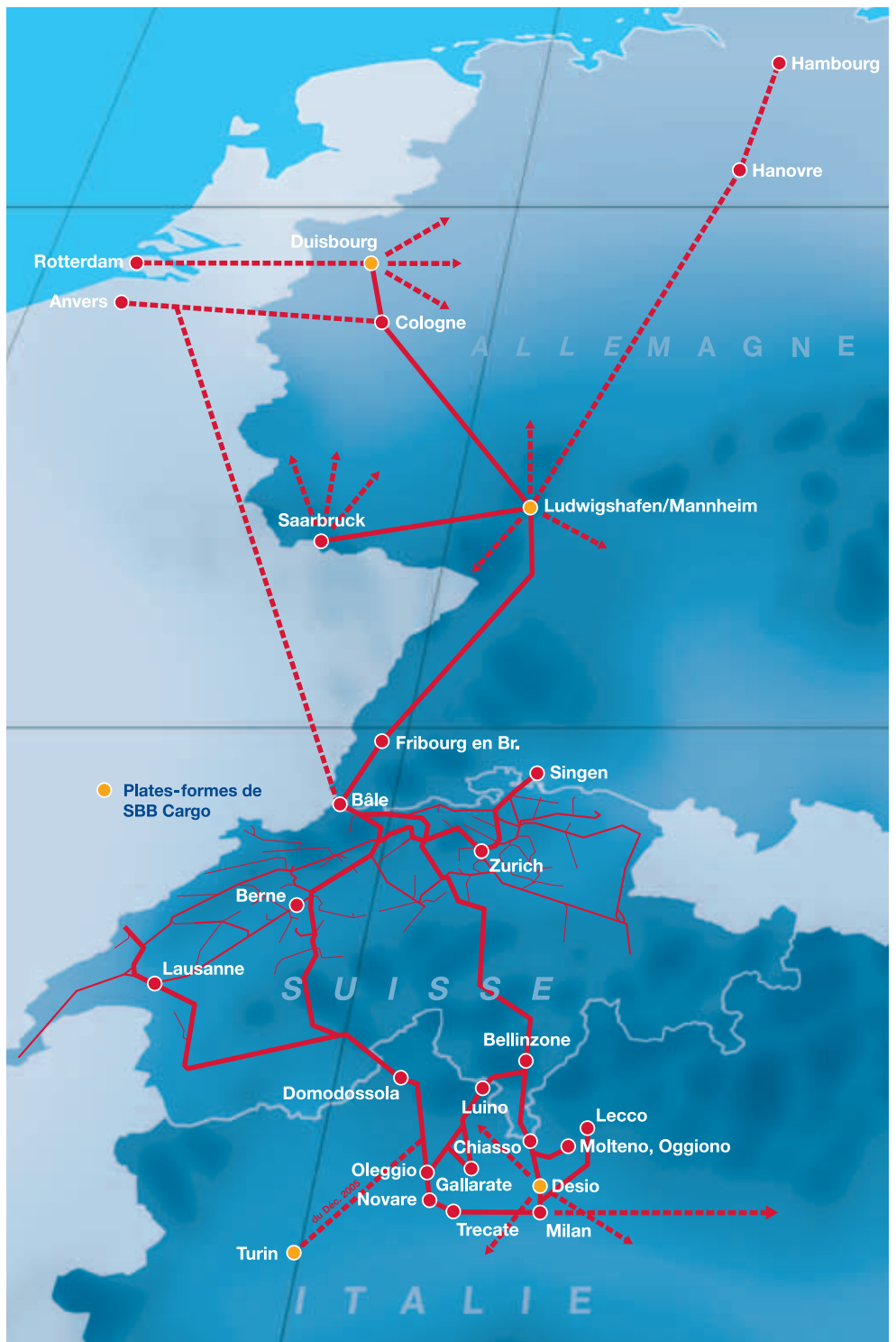
Philipp Bösiger

aux entretiens avec les clients. «Pour nous, rien n'est impossible.»

Ce n'est pas un hasard si ce Bâlois se sent particulièrement bien avec les Romands. Il maîtrise parfaitement le français grâce à d'anciennes activités à l'étranger et à sa prédilection pour les langues et le multiculturalisme en général. Avec son épouse philippine, Philipp Bösiger s'intéresse à la gastronomie «asiatico-suisse», la cuisine étant l'un de ses hobbies. «Nous prenons ce qu'il y a de mieux dans les deux cuisines: curry de poisson avec de la purée», plaisante-t-il. Le sport... très peu pour lui! Mais la gymnastique de l'esprit, oui!... Et les arts plastiques aussi. Quant à sa véritable passion, c'est l'opéra et les maîtres italiens du baroque, qui sont un enchantement pour l'esprit.

Philipp Bösiger, 40 ans, a déjà une longue carrière derrière lui, ainsi qu'une grande expérience du transit international et de la logistique. Dès 1994, ce spécialiste en exportation dirige les services d'exportation de diverses entreprises pharmaceutiques. Six ans plus tard, il entre dans une entreprise internationale de transport et de logistique en tant qu'«Asset manager». En 2003, le Bâlois passe à la division Aluminium en tant que «Area sales manager» France/Benelux. Fin février 2005, il est nommé responsable de vente Suisse pour la région Centre/Ouest chez SBB Cargo. Philipp Bösiger habite à Bâle avec son épouse qui exerce, elle aussi, une activité professionnelle.

Texte: Susanne Perren.
Photo: Andreas Zimmermann.



Centre Service Clientèle:

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

Marketing & Sales:

Vente CH (hors Tessin)
Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 00 01
cargo.verkauf@sbb.ch

Vente CH région Tessin/Italie

SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tessin:
Tél. 0800 864 360
Fax 0800 864 361
Italie:
Tél. +39 02 6749 0097
Fax +39 02 6710 1183
sales.italy@sbb.ch

Vente Allemagne/Benelux

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

Trafic combiné

Case postale
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 01 02
cargo.verkauf@sbb.ch

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

Entretien du matériel roulant:

Service matériel roulant
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
Tél. +41 (0)512 29 04 50
Fax +41 (0)512 29 04 59
priskus.theiler@sbb.ch

Comptez sur nous.



SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo convoie chaque année l'équivalent d'un million de chargements de tracteurs en produits agricoles. Sécurité, fiabilité et ponctualité sont au rendez-vous. Tablez vous aussi sur le meilleur bilan logistique en termes économiques et écologiques: www.sbbcargo.com

Des quantités impressionnantes: SBB Cargo.