

cargo

Thurella. Rythme soutenu depuis l'installation de remplissage jusqu'au rail. 6

Rhenus. Un partenariat bien rodé qui fait front à la concurrence. 10

Marcegaglia. De lourds chargements d'acier de Ravenna vers le nord. 14

Stones. Vous savez tous comme ils rockent. Seuls les professionnels de la logistique savent comment ils roulent. 16





Economiseur d'écran

Téléchargez maintenant.

Avec Marcegaglia, groupe producteur d'acier leader dans le monde, SBB a désormais gagné un nouveau client ferroviaire. L'installation de San Zeno/Brescia sous un ciel bleu acier. Vous pouvez utiliser cette image ainsi que d'autres perspectives en tant qu'économiseur d'écran. A télécharger à partir de www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Bonne visualisation!

Vous désirez un abonnement gratuit?

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

Changement d'adresse ou d'abonnement

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

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

Impressum.

cargo 3|07. Septembre 2007. Le magazine logistique de SBB Cargo paraît quatre fois par an en allemand, français et italien. Tirage à 20 000 exemplaires. **Rédaction** Susanne Perren (responsable), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

Graphisme/Composition Favo Werbeagentur, Bâle. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Impression** Stämpfli AG, Berne. **Traduction** Traductor, Bâle. **Adresse de rédaction** SBB Cargo, «Rédaction Magazine logistique cargo», 4065 Bâle, Suisse, téléphone +41 (0)51 229 06 16, fax +41 (0)51 229 06 69, 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 un exemplaire justificatif.

Photo de couverture: un conducteur de grue charge des coils d'acier au port rhénan de Bâle du bateau au rail. SBB Cargo et Rhenus ont su établir un partenariat entièrement axé sur le Rhin.

Contenu.

Ballast 4

Certificat. Brochure. Vieux papier.

Thurella intensifie 6

ses transports ferroviaires.

Alchimie 9

entre SBB et SGCI.

Le cours d'eau et le cours des opérations 10

Une collaboration fluide.

Matières toxiques 12

mais toujours sécurisées durant le transport.

L'acier: 14

le flux de marchandises de Marcegaglia.

Rouler et rocker 16

comme des princes à travers toute l'Europe.

Le trafic 17

triangulaire fonctionne comme sur des roulettes.

Theo Furrer 18

dirige le centre opérationnel Cargo.

Un trafic fluide.



Chers lectrices et lecteurs.

Qu'il s'agisse d'eau en bouteilles ou d'essence dans des camions-citernes, les liquides sont toujours bien pris en charge chez nous, car SBB Cargo est un spécialiste logistique confirmé. Les plates-formes performantes en Allemagne et en Italie traduisent un élan d'innovation, que SBB Cargo sait mettre à profit. Dans le même temps, nous restons des partenaires et concurrents pour les entreprises qui se sont spécialisées dans les transports par voie fluviale, par exemple la navigation sur le Rhin. Pour en savoir plus sur le mode de fonctionnement, lisez page 6.

Les «ports SBB Cargo» – soit les plates-formes en Allemagne et en Italie – font état de performances accrues et ont gagné des parts de marché. Cette croissance ne s'accompagne toutefois pas des résultats financiers escomptés. Nous serons particulièrement attentifs à cela au cours de la prochaine période. En effet, le déroulement fiable et ponctuel des opérations séduit toujours plus de nouveaux clients, par exemple la société italienne de transformation d'acier Marcegaglia, pour laquelle SBB Cargo expédie des tôles d'acier vers le nord (page 14). Aussi poursuivrons-nous sur cette lancée.

Grâce à des collaboratrices et collaborateurs motivé(e)s, SBB Cargo parvient quotidiennement à acheminer des flux importants de marchandises. En tant que directeur intérimaire de SBB Cargo, je mise sur la continuité des tâches que nous réalisons déjà avec succès. Plus d'infos dans cette édition. Bonne lecture!

Nicolas Perrin

Directeur intérimaire de SBB Cargo

Certificat de **bonne** pratique commerciale.



SBB Cargo garantit la sécurité et la qualité des transports de fourrages et de denrées alimentaires.

SBB Cargo a obtenu le certificat de bonne pratique commerciale de l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management SQS en juillet 2007, juste à temps pour le début des récoltes. Membre important de la chaîne logistique, SBB Cargo garantit la conformité aux directives d'hygiène nationales et internationales des transports de fourrages et de denrées alimentaires.

Nouveau chez SBB Cargo.

Nouveaux spécialistes aux postes clés de SBB Cargo.



Jürgen Mues, 43 ans, occupe depuis le 1^{er} juin 2007 le poste de directeur par intérim du secteur d'activité Maintenance. Membre de la direction de SBB Cargo, il assure les fonctions de Christoph Rütimann qui a

choisi un nouveau défi professionnel. J. Mues, ingénieur de production et spécialiste de logistique diplômé, mettra en œuvre le repositionnement du secteur de la maintenance comme prévu.

Siegfried Flury, 42 ans, est le nouveau Key



Account Manager de Marketing & Sales Suisse. Responsable de la région Est, S. Flury a considérablement contribué au développement de la production. Il met à présent son important savoir au service des gros clients.

Joël Vauchel, 53 ans, est le nouveau chef du



secteur central Matériel roulant depuis fin août. Après 27 ans de carrière dans le management stratégique, le Français J. Vauchel apporte toute son expérience de spécialiste ferroviaire à l'équipe de direction de SBB Cargo.

Nouvelle brochure.



«Cosa muoviamo in Italia» présente la dynamique de SBB Cargo Italia.

La brochure italienne destinée au marché est placée sous le signe du renouveau. SBB Cargo Italia a déjà réussi à attirer plusieurs trafics routiers sur le rail. La nouvelle brochure montre comment c'est possible et cite les noms des responsables ainsi que les possibilités de contact. Elle est disponible en italien et peut être commandée gratuitement sous sbbmilano@sbbcargo.com.

► www.sbbcargo.com/fr/publi

Agenda.

GS1 Business Day.

SBB Cargo est l'un des principaux partenaires de cette manifestation qui se tiendra le 30 octobre 2007 à Zurich.

► www.gs1.ch

Swiss Logistics AWARD.

Le 28 novembre prochain sera attribué pour la troisième fois le Swiss Logistics AWARD à Zurich. SBB Cargo sera l'un des partenaires de cet événement.

► www.swisslogisticsaward.ch

BVL Berlin.

Du 17 au 19 octobre, SBB Cargo se présentera comme partenaire de premier ordre au BVL à Berlin. 3000 visiteurs sont attendus à ce congrès de logistique. Près de 250 exposants y présenteront leurs performances en termes de logistique.

► www.bvl.de

SITL Vérone.

Du 23 au 25 octobre, SBB Cargo participera au salon de la logistique SITL à Vérone qui met l'accent sur l'offre de trafics par wagons complets et de porte à porte pour l'économie italienne.

► www.sitl.it

Train pionnier sur les rails du succès.



L'express du vieux papier a déjà dépassé son objectif semestriel.

La collecte de vieux papier sur la rive gauche du lac de Zurich est un succès: au premier semestre, l'entreprise de recyclage M. F. Hügler AG a rempli, en collaboration avec SBB Cargo et le Zweckverband Horgen, sept trains de vieux papier, soit 4095 tonnes, l'objectif annuel se situant aux alentours de 7000 tonnes.

«Nous étudions la possibilité d'étendre ce modèle à d'autres régions», déclare Daniel

Griesser, membre de la direction de M. F. Hügler AG.

La première collecte de «l'express du vieux papier» a eu lieu le 6 janvier 2007. Auparavant, M. F. Hügler AG avait réuni autour d'une table les communes et les entreprises de transport pour leur expliquer l'utilité d'un train de ramassage mensuel pour tous les participants.

La société ACTS met des containers de collecte à la disposition des communes qui n'ont pas de gare. Une fois remplis, les con-

tainers sont acheminés vers la gare la plus proche pour y être chargés sur le rail. «Les collaborateurs de SBB Cargo à Ziegelbrücke et l'entreprise Hunziker à Rüschtikon, mandatée par ACTS, font de l'excellent travail. Nous ne pouvons pas nous passer de leur aide», constate D. Griesser.

La collaboration intensive de tous les participants permet de transporter écologiquement une marchandise idéale pour le rail et de la vendre à profit.

En route vers Mulhouse.



SBB Cargo et la SNCF renforcent leur collaboration.

Depuis le 10 juin 2007, SBB Cargo assure désormais, en collaboration avec Fret SNCF, un trafic transfrontalier à part entière entre Mulhouse (Alsace) et Buchs (St-Gall). Les mécaniciens acheminent, en continu et sans changement de locomotive, 41 trains de marchandises par semaine au-delà de la frontière. Les transports de marchandises est-ouest sont ainsi simplifiés, SBB Cargo gagnant encore du terrain par rapport à la route.

Jusque dans le port.

A Rotterdam, SBB Cargo International est désormais raccordée directement au port.

SBB Cargo a élargi son offre: depuis mai 2007, l'entreprise ferroviaire dispose à Rotterdam d'un accès direct au port pour le trafic de marchandises par wagons complets. Des trains navettes relient cette nouvelle liaison avec Cologne, où les trains rejoignent le réseau existant. Les marchandises chargées à Rotterdam arrivent dès le surlendemain en Italie ou en Suisse.

Participez à notre jeu.

Testez vos connaissances sur Cargo:

► www.sbbcargo-game.com



Thurella intensifie
ses **transports ferroviaires.**



L'unité d'embouteillage de boissons et jus de fruits Thurella a doublé ses transports ferroviaires l'année dernière, permettant ainsi le maintien du point de service SBB Cargo d'Eglisau. D'autres projets sont en cours.

Lorsque les jours deviennent plus courts et les nuits plus fraîches, le temps de la récolte des fruits arrive et avec lui, le début de la haute saison pour les unités de production de cidre de Thurella en Thurgovie. 45 000 tonnes de pommes et de poires sont déversées chaque année dans leurs presses qui produisent ainsi 40 % des jus de fruits consommés en Suisse.

Avant d'arriver dans les rayons des supermarchés, les jus dorés (Obi et Rittergold, marques les plus connues de Thurella) doivent encore parcourir un long trajet. Car ils ne sont pas embouteillés à «Mostindien» («Cidreville»), surnom donné au canton fruitier de Thurgovie, mais dans l'unité d'Eglisau (ZH). Des camions citerne y acheminent le jus fraîchement sorti des presses au début de l'automne ou sous forme de concentré le reste de l'année. Là, il est entreposé dans des citernes et mis ultérieurement en bouteilles de verre ou PET sur l'une des trois lignes de production.

En 2004, Thurella a décidé de reprendre l'unité d'embouteillage d'Eglisau et d'y transférer toute son activité d'embouteillage. Eglisau est ainsi devenu la plate-forme logistique du groupe. Tous les clients sont livrés à partir de là, dont un bon quart par voie ferroviaire.

Le trafic ferroviaire sauvé.

« Les transports ferroviaires s'intègrent bien à notre logistique interne. »

Peter Wiget

En 2005, seule la moitié était acheminée par train. L'ancienne unité d'embouteillage travaillait certes déjà avec SBB Cargo depuis la création d'une nouvelle voie de raccordement en 1995. Mais la modification de sa gamme de produits a entraîné une réduction progressive des transports ferroviaires. Ce n'est qu'après la reprise par Thurella qu'ils ont à nouveau augmenté, mais pas suffisamment toutefois pour que SBB Cargo ne remette en question la déserte de la gare d'Eglisau. C'est alors que Peter Wiget, responsable logistique de Thurella, est intervenu. Il s'est acharné à convaincre chaque client de Thurella des avantages d'une livraison par train. «Beaucoup de clients refusaient une livraison ferroviaire bien que disposant d'une

voie de raccordement, parce qu'ils redoutaient un manque de flexibilité», explique-t-il. «Il est en effet souvent difficile d'exploiter de façon optimale un wagon entier par client en raison des volumes de commande. Mais ce problème peut être résolu grâce à une gestion logistique habile de notre part.»

Idéal pour la logistique et les riverains.

Peter Wiget s'est battu jusqu'à ce qu'il rassemble la quantité minimale exigée par SBB Cargo. «Les transports ferroviaires s'intègrent parfaitement à notre logistique interne car ils nous permettent d'améliorer le flux de marchandises; nous chargeons quand nous le voulons», a-t-il précisé. «Autre argument important: le transport par train évite au quartier résidentiel proche, situé entre l'axe de circulation principal et notre usine, de subir le trafic de poids lourds.» Mais Eglisau n'était pas seule en cause. «Si nous avions renoncé aux transports ferroviaires, nos quantités auraient aussi manqué dans les gares de correspondance, les faisant alors éventuellement chuter, elles aussi, en dessous du seuil minimal et risquer la fermeture. C'est ce que nous voulions empêcher.»

Et nous avons réussi! 1001 wagons ou quelque 27 000 tonnes ont été chargés à Eglisau en 2006, la tendance restant à la hausse. Les principaux destinataires sont le centre de distribution Migros de Suhr ainsi que d'autres sociétés coopératives de Migros. Ils réceptionnent plus d'un tiers des livraisons ferroviaires. Un bon tiers est également livré à ► Feldschlösschen à Rheinfelden ainsi que dans

clair & net

Gare de départ	Eglisau (ZH)
Gare d'arrivée	Suisse entière
Distance	La plus courte: 26 km (Coop, Zurich), la plus longue: 314 km (Magro, Sion) (avec relais par camion)
Marchandise	Boissons palettisées
Wagons	Wagons couverts avec portes coulissantes et parois verrouillables Hbbillns
Destinataires	Divers grands distributeurs et dépôts de boissons



A la chaîne: remplissage de bouteilles à Eglisau.

ses filiales, Thurella assurant l'embouteillage en sous-traitance pour Feldschlösschen. Autre destination importante des produits Thurella: les centrales de distribution de Coop.

Le test Cargo Domino.

«La centralisation des entrepôts par les grands distributeurs nous arrange. La livraison de gros volumes par destination facilite la logistique», déclare P. Wiget. Mais cela ne sera jamais tout à fait simple: les commandes arrivent chez Thurella jusqu'à onze heures, et dès seize heures, SBB Cargo enlève les wagons chargés avec 30 à 34 palettes, selon le cas, soit quatre par jour en moyenne, voire plus en été. Lorsque les grands distributeurs prévoient des actions, ce nombre peut passer

à dix-huit. SBB Cargo fait alors preuve d'une grande flexibilité et reporte l'heure d'enlèvement à dix-huit heures.

Après la croissance constante du trafic ferroviaire traditionnel, Thurella se concentre à présent sur la livraison des clients sans voie de raccordement. Cet automne, un test sera effectué avec les conteneurs Cargo Domino pour déterminer si les transports à destination du Tessin et de la Suisse romande peuvent être transférés de la route sur le rail. Pour finir, le nouvel entrepôt à chambres hautes prévu a été conçu dans l'optique d'un accroissement des livraisons ferroviaires.

Conclusion: Thurella fait tout ce qui est en son pouvoir pour exploiter au mieux la voie de raccordement installée dans des condi-

Thurella – leader du marché avec du jus de pomme.



L'ancienne société coopérative de promotion de la production et de la commercialisation du cidre de Suisse orientale est devenue un groupe d'entreprises leader sur le marché du jus de fruit suisse. Elle réalise un chiffre d'affaires de 191 millions de francs, sa production totale de boissons représentant plus de 1,3 million d'hectolitres. Aujourd'hui, Thurella est spécialisée dans la production de jus et de vins de fruits, de produits spéciaux et de concentrés. En Thurgovie, l'entreprise exploite deux cidreries et à Eglisau (ZH), une unité d'embouteillage avec trois lignes de production. Les produits les plus connus de Thurella sont le jus de fruit et l'apfelschorle Obi et PUR, ainsi que Rittergold Classic, des jus en fût non décantés et sans alcool. A ceci s'ajoutent vingt jus de fruits et de légumes différents de la marque Biotta qui a été reprise en 2004. Thurella embouteille Schweppes en sous-traitance pour le groupe Feldschlösschen et Lipton Ice Tea pour Unilever. Thurella AG emploie 300 collaborateurs en Suisse et est coté à la Bourse de Berne depuis 2006.

tions topographiques difficiles et pour ménager les riverains d'Eglisau.

Texte: Ursula Homberger.

Photos: Dorothea Müller.

Alchimie entre SBB Cargo et SCGI



Richard Gamma, 57 ans,

travaille depuis 1983 pour l'organisation SGCI Chemie Pharma Schweiz (autrefois Société suisse des industries chimiques). En 1989, il a été nommé directeur adjoint. Membre du bureau de l'association, il est responsable de la section Environnement, Sécurité et Technologie. A ce titre, il fait partie de plusieurs organes nationaux et internationaux. Entre 2001 et 2006, R. Gamma a présidé l'association GeFaSuisse Formation conseiller à la sécurité. Il est membre du groupe de pilotage Chargeurs de matières dangereuses/SBB, vice-président de l'organisation de l'économie suisse pour la protection de l'environnement Eco Swiss depuis 1998 et fait partie, depuis 2006, de la direction de l'Institut de sécurité.

Richard Gamma, quelle est l'activité de SGCI Chemie Pharma Schweiz?

Elle défend les intérêts de politique économique des sociétés membres vis-à-vis des autorités, du monde politique et des organisations internationales. Elle milite en outre pour le maintien d'une économie libérale et favorable à l'innovation en Suisse.

Les transports ferroviaires sont-ils importants pour l'industrie chimique?

Très. En 2006, nous avons exporté pour 63 milliards de francs de produits chimiques et pharmaceutiques et importé pour 36 milliards de francs. Le rail est particulièrement important pour l'acheminement de et vers les ports maritimes.

De quoi se compose le gros des cargaisons?

Notre industrie chimique et pharmaceutique ne produit pas de marchandises pondéreuses. Elle opère principalement dans des domaines spécifiques, et sa gamme de produits est donc très large. Nous importons essentiellement des produits chimiques de base pour la transformation.

D'où viennent les produits et où vont-ils?

85% des importations viennent d'Europe et 60% des exportations y retournent.

Dans quel domaine les produits suisses sont-ils utilisés?

Pour résumer, la chimie n'est pas tout, mais tout est chimie. Le champ d'application s'étend du parfum des lessives aux peintures pour voiture, en passant par le ruban adhésif.

Quels sont les conteneurs de transport utilisés par la branche?

Des conteneurs de 20 et 40 pieds pour le trafic maritime import/export, mais aussi des wagons-citernes.

SBB Cargo joue-t-elle un rôle important pour l'association?

Très important, nos membres dépendant d'un transporteur fiable pour leurs importations/exportations. Pendant qu'elle assure le chargement, nous veillons, de notre côté, à garantir des conditions de sécurité optimales pour le transport des matières dangereuses.

Quelle est la part de matières dangereuses dans le transport de produits chimiques?

Plus de 50%. A l'exception des substances explosives et radioactives, toutes les catégories sont représentées.

« La chimie n'est pas tout, mais tout est chimie. »

Richard Gamma

Cela entraîne-t-il des exigences particulières?

Naturellement. Tous les participants – expéditeur, transporteur et destinataire – doivent rigoureusement respecter les directives de sécurité de la réglementation internationale RID, le facteur humain jouant un rôle essentiel.

Votre association et SBB Cargo ont-elles les mêmes visions en matière de sécurité?

Elles sont même très proches. Le groupe de pilotage Chargeurs de matières dangereuses/SBB se réunit régulièrement, sous la direction de SBB Cargo. Il s'occupe de tous les aspects de la sécurité, parmi lesquels la réduction des risques lors du transport de matières dangereuses présentant un potentiel de danger particulièrement élevé comme le chlore ou le dioxyde de soufre.

Quels sont les points forts de la Suisse pour votre association?

La stabilité politico-économique et de bonnes infrastructures de circulation, dont le réseau ferroviaire, sont les garants d'un système de transport performant.

Qu'attend SGCI Chemie Pharma Schweiz de SBB Cargo?

Le dialogue déjà bien amorcé doit se poursuivre. Nous attendons des chemins de fer un fonctionnement parfait de la communication interne. Celle-ci pourrait encore être améliorée dans certains cas.

Interview et photo: Wilf Seifert.



Partenariat entre l'eau et le rail.

Rhenus Port Logistics AG et SBB Cargo forment un duo performant. Ils entretiennent un partenariat qui fait front à la concurrence.

Ces deux spécialistes du transport sont des partenaires de longue date. Ceci s'explique en premier lieu par la grande importance des ports rhénans bâlois pour l'économie suisse. Pas moins de 15 % des importations suisses arrivent dans le pays par le Rhin, soit 7 à 8 millions de tonnes de marchandises par an, dont 3,6 millions de tonnes de marchandises conventionnelles ou pondéreuses. Rhenus importe exclusivement des marchandises conventionnelles; avec un volume d'importation

d'1 million de tonnes, il est le plus grand des quatre opérateurs portuaires de Bâle. 10 % environ du volume transbordé dans les ports restent dans la région de Bâle. La majorité des importations est destinée au Mittelland suisse et une partie transite vers l'Italie.

Pour le transport des marchandises pondéreuses, diverses et liquides – huiles, produits agricoles, matériaux de construction (gravier, sable, chaux, ciment), charbon, aluminium, acier ou produits recyclés – la péniche fluviale

entre Rotterdam et Bâle est très compétitive. «Le transport vers Bâle sur le Rhin coûte en moyenne cinq fois moins cher que par train et environ huit fois moins cher que par camion», déclare Bruno Imhof, directeur de Rhenus Port Logistics AG. En ce qui concerne la durée du transport, le chemin fluvial est également plus intéressant qu'autrefois. «Aujourd'hui, nous mettons 48 heures pour relier Bâle à Rotterdam et 92 heures pour le retour. Ce qui, compte tenu des bouchons routiers, est très compétitif»,

précise B. Imhof. La capacité de stockage est un autre argument en faveur du transbordement dans le bassin rhénan bâlois. Les huit silos de Rhenus peuvent stocker jusqu'à 135 000 tonnes de produits agricoles.

« Nous recherchons la meilleure solution pour le client »

Bruno Imhof

Un duo pour le chocolat.

Le bateau et le train se complètent idéalement. Parmi les clients de Rhenus et donc directement ou indirectement aussi de SBB Cargo, on compte notamment Alcan, Fenaco, Arcelor Sidmar, Migros ainsi que Lindt & Sprüngli. Ce dernier achète en grandes quantités en Equateur, au Venezuela et en Afrique occidentale du cacao qu'il fait acheminer par bateau à Bâle, d'où il est livré, par exemple, aux usines de chocolat à Kilchberg et Olten par SBB Cargo. Autre exemple de combinaison bateau-train: les transports pour Arcelor Sidmar/Gand, le groupe sidérurgique international de Belgique. Rhenus Port Logistics AG assure le transbordement fluvial de Rotterdam à Kleinhünigen et se charge également des formalités doua-



Bruno Imhof, directeur de Rhenus, l'œil rivé sur le cours d'eau et sur le cours des opérations.

nières. Puis SBB Cargo achemine la cargaison à Desio près de Milan d'où elle organise ensuite la distribution aux unités de production en Italie du Nord.

Faire preuve de flexibilité.

Ces dernières années, la relation du duo a encore gravi un échelon. A la suite du développement des plates-formes internationales en Allemagne et en Italie et à son libre accès au réseau de ces pays, SBB Cargo est devenu un concurrent de Rhenus sur l'axe Nord-Sud. «La libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises a ouvert de nouvelles opportunités commerciales dont profite SBB Cargo», explique Martin Tschopp, responsable clientèle Cargo de Rhenus. Les clients ont ainsi une plus grande

Un couple international

Ce vers quoi on tend en Suisse – une collaboration étroite entre Rhenus Port Logistics AG et SBB Cargo Suisse – est déjà une réalité à Duisbourg. Dans le plus grand port fluvial européen, SBB Cargo a installé une importante plate-forme de transbordement avec raccordement aux voies fluviales. Son partenaire est Rhenus Scharrer GmbH. Les deux entreprises disposent de plus de 14 000 mètres carré de halls de stockage et de 20 000 mètres carré de surfaces non couvertes. Elles transportent, en amont et en aval, des grumes, des produits sidérurgiques et en métaux alliés, des rouleaux de câble et de papier ainsi que des matières dangereuses. Le transport est intégralement assuré par SBB Cargo (concept de porte à porte) sur l'axe Nord-Sud vers la Suisse ou l'Italie.

liberté de choix. La relation avec la clientèle exige plus de flexibilité.

Conforter sa position sur le marché de la logistique est très motivant pour le transporteur fluvial. «Les discussions préalables à l'accord sur la fusion des ports rhénans bâlois nous ont montré que nous devons développer notre notoriété», précise B. Imhof dans son bureau de Kleinhünigen. «Tout le monde connaît le train, tandis que les avantages du bateau sont encore trop méconnus.»

En définitive, ce sont les clients qui décident qui doit transporter leurs marchandises et comment. Certains clients demandent explicitement la combinaison bateau-train: ils commandent des prestations de transport chez SBB Cargo et Rhenus Port Logistics AG. Bruno Imhof et Martin Tschopp sont unanimes: «Un service global est plus rentable.» Les chemins de fer ou le transporteur fluvial doit agir en tant que transporteur unique et assurer les prestations du partenaire. Il en résulte une coopération qui peut faire barrage au trafic routier. «L'objectif consiste à chercher la solution la plus judicieuse et la plus profitable pour le client», déclare B. Imhof.

Texte: Susanne Perren.

Photos: Hansjörg Egger.

Rhenus



Des terminaux couverts pour le chargement des rouleaux d'acier du bateau sur le train.

Avec un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros (4,9 milliards de francs), le groupe Rhenus compte parmi les principaux prestataires logistiques européens. Avec plus de 14 000 collaborateurs, Rhenus est présent sur 230 sites en Europe. Les secteurs d'activité Contract Logistics, Freight Logistics, Intermodal et Port Logistics assurent la gestion de chaînes logistiques complexes et proposent des prestations à valeur ajoutée innovantes. En Suisse, le groupe est repré-

senté par Rhenus Alpina AG qui, en 2006, a réalisé un chiffre d'affaires de 249 millions de francs avec 1300 collaborateurs. Le secteur Port Logistics assure, quant à lui, le transport fluvial et le transbordement de marchandises. Sur le site de Bâle, Rhenus Port Logistics AG entretient 30 installations de grues roulantes Portalund et dispose d'une capacité de stockage de plus de 135 000 tonnes pour les produits agricoles.



Un job pour **experts.**

Sous la régie de ChemOil, SBB Cargo livre annuellement 575 wagons-citernes et wagons-silos d'Ineos Paraform (Allemagne) aux clients suisses.

La Suisse est un pays d'exportation important pour l'entreprise chimique Ineos Paraform de Mayence qui a choisi de confier la logistique ferroviaire de ses livraisons de formaldéhyde et de paraformaldéhyde vers la Suisse à ChemOil, la filiale de SBB Cargo. «Le scénario transparent et détaillé avec lequel ChemOil organise nos transports m'impressionne», déclare Benedikt Gresch qui est à la fois responsable de la logistique et du transport ferroviaire et chargé des matières dangereuses au sein de cette entreprise spécialisée dans les dérivés du méthanol.

Le formaldéhyde liquide et le paraformaldéhyde en poudre ou en granulés constituent les principaux produits du groupe. Les exportations du premier se limitent à l'Europe tandis que le second et les autres produits sont envoyés dans soixante pays. Ils sont tous deux utilisés dans les domaines de l'hygiène, de la désinfection et de la conservation médicale, ainsi que dans la fabrication des pneus, des freins, des boules de billard ou encore pour la transformation industrielle, en tant que substances de base.

Ineos Paraform produit annuellement 111 000 tonnes de produits chimiques, dont 75 000 sont expédiées par route, 25 000 par rail et 11 000 par bateau.

L'important marché suisse.

Selon Stephan Ruegg, responsable Marketing et Distribution, la Suisse est le deuxième plus gros pays importateur de formaldéhyde et le troisième de paraformaldéhyde. Dix entreprises les importent sous forme liquide et trois autres grandes entreprises ainsi que quelques petits importateurs sous forme déshydratée. Mais quelle que soit leur forme, ils sont soumis à l'ordonnance relative au transport des matières dangereuses et nécessitent une manipula-

tion appropriée, tant dans l'usine que pendant le transport. Le formaldéhyde, tout comme le paraformaldéhyde, sont des produits toxiques suspectés d'être cancérigènes; le second est par ailleurs auto-inflammable.

«La chaîne de transport ferroviaire est de ce fait une affaire de spécialistes», déclare B. Gresch. Son conseiller et régisseur en matière de logistique ferroviaire est le Key Account Manager Manfred Strähle, basé chez ChemOil au centre d'intervention de Duisbourg. C'est lui qui organise tous les trafics de porte à porte, y compris le retour des wagons vides. Ineos Paraform loue à cet effet des wagons-citernes à deux ou quatre essieux, ou des wagons-silos de type UCS à deux essieux, particulièrement indiqués pour les marchandises sèches hors poussière.

« Le scénario transparent et détaillé avec lequel ChemOil organise nos transports m'impressionne. »

Benedikt Gresch

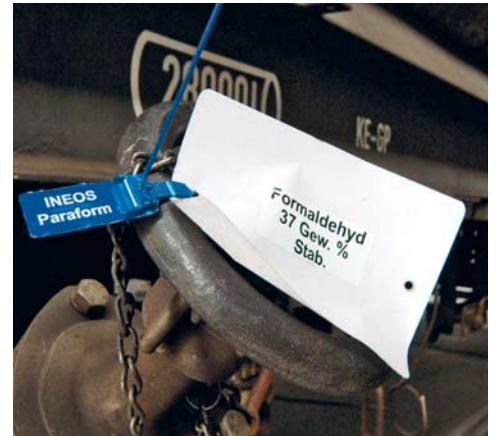
SBB Cargo agit principalement en tant qu'opérateur exclusif de traction, le service de navettes entre Mayence-Mombach et Worms – le siège de la plate-forme la plus proche – étant assuré par le sous-traitant Wincanton Rail.

Une distribution convaincante.

Pas moins de 575 wagons quittent annuellement l'usine en direction de la Suisse. M. Strähle considère le développement et la ramification de ce type de trafics conventionnels par wagons complets en Allemagne comme sa «tâche principale». Beaucoup de clients recherchent des transporteurs qui non seulement assurent l'acheminement sur de longues distances, mais aussi la distribution dans la région cible. «C'est là une des spécialités de ChemOil et SBB Cargo», précise-t-il.

Ineos Paraform attribue sans restriction des bonnes notes à ses deux partenaires. «ChemOil et SBB Cargo sont parfaitement complémentaires», affirme B. Gresch. Et d'ajouter: «Les rotations cadencées de leurs locomotives sont non seulement rapides, mais aussi prévisibles. Ces avantages profitent notamment à nos trafics dans le sud.»

Texte: Wilf Seifert. Photos: Georg Anderhub.



Ineos, l'internationale

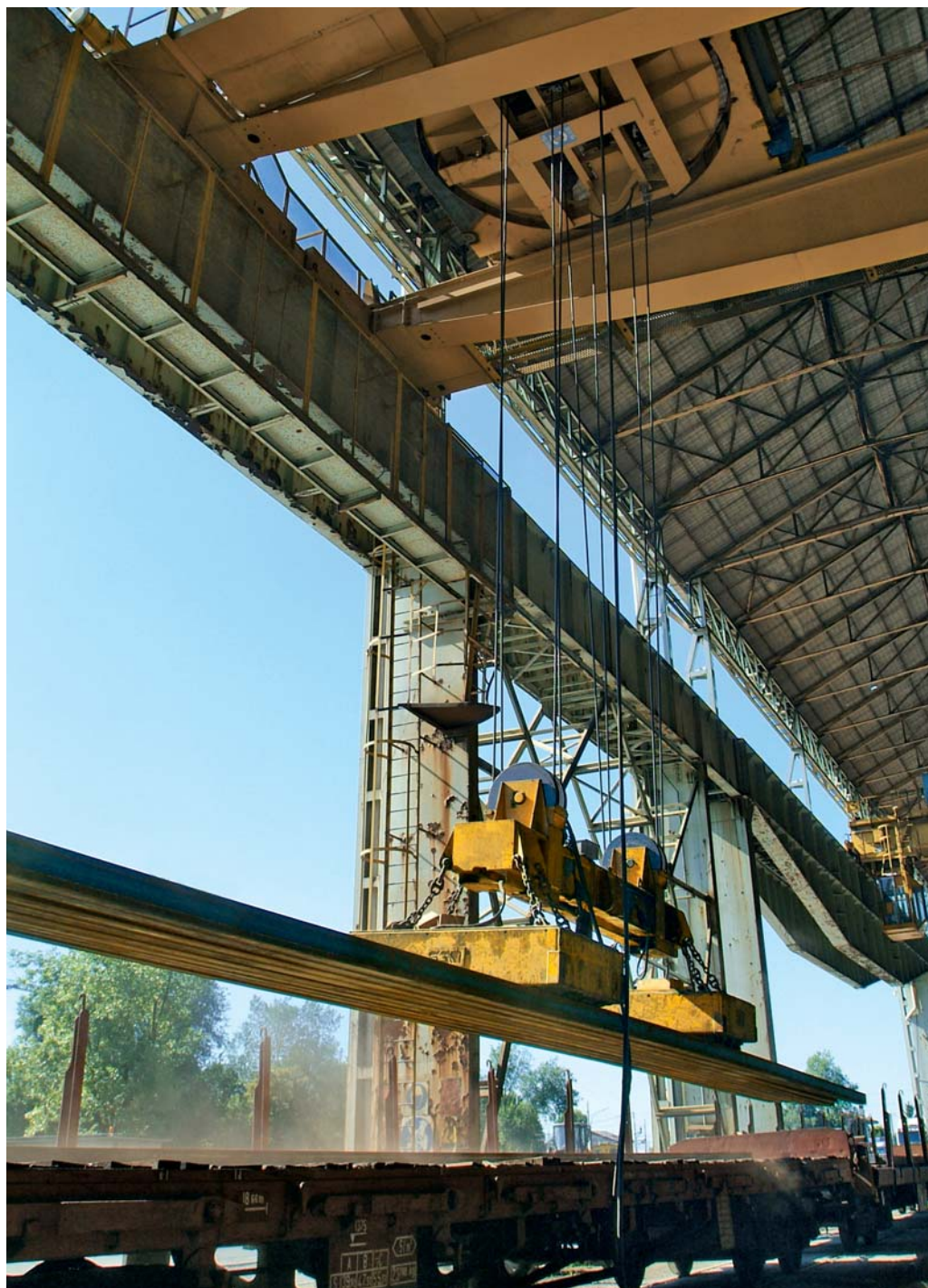
L'ancienne filiale de Degussa Methanova GmbH a été reprise par le groupe britannique Ineos Capital Group en octobre 2003. Le nom des entreprises du groupe Ineos fait toujours référence à leur produit principal; c'est ainsi que la société Ineos Paraform GmbH & Co. KG est spécialisée dans la fabrication de formaldéhyde et de paraformaldéhyde. Le groupe qui se concentre sur les produits spéciaux et pétroliers (pétro)chimiques est le troisième de sa branche, avec un chiffre d'affaires annuel de 36 milliards de dollars. Il emploie 15 000 collaborateurs répartis sur 68 usines dans 17 pays.

Paraform, l'Allemande

Avec 170 collaborateurs et un chiffre d'affaires annuel de 60 millions d'euros, Ineos Paraform fait partie des leaders allemands de son secteur d'activité. Les acheteurs suisses des produits principaux – formaldéhyde et paraformaldéhyde – sont des producteurs de panneaux agglomérés ainsi que de produits chimiques et pharmaceutiques. L'unité Ineos Paraform de Mayence, opérationnelle 24 heures sur 24 toute l'année, dispose de bonnes liaisons avec le réseau de circulation: elle est proche du nœud autoroutier, du réseau ferroviaire public et, via pipeline, du Rhin. Le pipeline sert au transfert du méthanol (alcool méthylique) venant principalement de Rotterdam. Il est transbordé des navires fluviaux dans trois citernes de l'entreprise situées au bord du fleuve, puis pompé vers l'usine par le pipeline.

clair & net

Gare de départ	Mayence-Mombach / Worms
Gare d'arrivée	Flums, Monthey, Sisseln, Menznau
Marchandise:	Formaldéhyde et paraformaldéhyde en poudre ou en granulés
Wagons	Wagons-citernes à deux ou quatre essieux et de type UCS
Destinataires	Entreprises de production suisses



Flux d'acier vers le nord.

SBB Cargo transporte des tôles d'acier vers la Suisse, l'Allemagne et la Belgique pour le compte du groupe italien de transformation d'acier Marcegaglia. Le transport en amont et en aval étant effectué sur route, les plates-formes de transbordement de SBB en Italie et en Allemagne sont des vecteurs importants dans le flux des marchandises.

Dans le bureau de Paolo Romagnoli, le téléphone sonne sans arrêt. Et lorsqu'il s'arrête, il y a toujours quelqu'un pour frapper à la porte. Ce qui n'a rien d'étonnant, puisque l'usine de Ravenne de la principale société italienne de transformation d'acier est le centre névralgique de la logistique du groupe. L'ingénieur est responsable de tous les transports ferroviaires. Ce qui n'est pas une mince affaire, puisque Ravenne est la plus grande unité du groupe Marcegaglia. C'est de là que sont livrés outre les clients tous les centres de production et de distribution du groupe. Trente à quarante pour cent de la production annuelle (1,5 millions de tonnes) sont transportés par rail; Marcegaglia fait en effet partie des quelques rares entreprises italiennes à disposer, en partie du moins, de voies de raccordement dont elles se servent activement.

Vers le nord via la plate-forme.

C'est début 2007 que SBB Cargo est devenue le transporteur de Marcegaglia pour les trafics vers la Suisse, l'Allemagne et la Belgique. SBB Cargo ne récupère pas les wagons sur la voie de raccordement: l'entreprise de transport Setrans achemine, pour son compte, les tôles d'acier palettisées de l'usine de Ravenne vers la plate-forme Brescia/San Zeno où la marchandise craignant l'humidité est transbordée sur des wagons SBB fermés.

Ce système s'applique aussi pour les tôles quarto produites par l'usine Marcegaglia de San Giorgio di Nogaro près d'Udine et qui mesurent 12 mètres de long, 2,5 mètres de large et 18 centimètres d'épaisseur. Compte tenu de leurs dimensions et de leur poids, elles ne peuvent être transbordées du camion sur le train qu'au moyen d'une grue magnétique. Il a



Une cargaison de tôles d'acier arrive dans des wagons fermés chez Debrunner Acifer à St-Gall.

clair & net	
Gare de départ	Plate-forme de Brescia/San Zeno
Gare d'arrivée	Allemagne, Belgique, Suisse
Distance	(rail + route) Belgique: 1500 km Allemagne: 1100 km Suisse: 600 km
Marchandise:	Tôles d'acier
Wagons	Wagons à quatre essieux de type Rs/Res et Rilns
Destinataires	Divers

donc été indispensable, pour permettre la réalisation du projet, d'équiper la plate-forme de Brescia d'une telle grue. Pour les tôles lourdes mais peu délicates, des wagons ouverts sont utilisés.

« La responsabilité de l'ensemble de la chaîne doit rester aux mains d'un seul partenaire. »

Paolo Romagnoli

Les wagons chargés de produits Marcegaglia sont intégrés aux trains navettes réguliers de SBB Cargo à partir de Brescia pour être acheminés vers une demi-douzaine de destinataires en Suisse ainsi que vers les deux plates-formes de Duisbourg et Wormshafen en Allemagne. Trois fois par semaine, les convois quittent l'Italie en direction du nord. Pas moins de 120 wagons circulent par an, dont la moitié vers la Suisse et l'autre moitié vers l'Allemagne. Les convois destinés aux clients suisses sont directement livrés sur leurs voies de raccordement. Ceux destinés aux clients belges et allemands sont transbordés sur les plates-formes de Duisbourg et Wormshafen, puis acheminés par route vers les destinataires à Lüttich et Hooglede ou Mannheim.

Alternative à la voie de raccordement.

Pourquoi le trafic ne passe-t-il pas par les voies de raccordement de Marcegaglia? «Nos installations ferroviaires de Ravenne ne nous permettraient pas de maîtriser les volumes à livrer», explique P. Romagnoli. «Avec cinq trains de vingt wagons chacun en partance tous les jours, nous avons atteint notre capacité maximale». C'est pourquoi Marcegaglia est en train

de passer de deux à quatre voies. «Nous créons ainsi de la place pour les wagons vides. Et l'ensemble du processus de chargement gagne en dynamique.»

Cet agrandissement ne signifie toutefois pas qu'on n'utilisera plus les plates-formes: «Elles constituent une alternative idéale lorsque les volumes deviennent trop importants pour être livrés par rail au départ de l'usine. C'est également le cas lorsque les clients demandent – et cela arrive souvent – un acheminement par camions mais que la distance est tellement grande que le chargement sur le train est plus rentable», déclare P. Romagnoli. A l'avenir, Marcegaglia utilisera par conséquent les deux systèmes à partir de Ravenne. «Compte tenu de la surcharge des routes en Italie, le mode combiné avec utilisation des plates-formes me semble être un système qui a de l'avenir.»

P. Romagnoli pose néanmoins une condition: «La responsabilité de l'ensemble de la chaîne doit rester aux mains d'un seul partenaire, comme le propose SBB Cargo. De cette manière, cela nous décharge à notre tour.» Mais à peine sa phrase terminée que déjà il est à nouveau pris par son téléphone, ses collaborateurs et le flux de ses marchandises.

Texte: Ursula Hombberger.

Photos: Silvio Formenti, Georg Anderhub.

Marcegaglia – de nain à géant



Des coils d'acier en attente d'être chargés à Ravenne.

L'entreprise artisanale italienne créée en 1959 par Steno Marcegaglia est devenue, en moins d'un demi-siècle, un des principaux groupes mondiaux de transformation d'acier grâce à divers investissements et acquisitions. Marcegaglia transforme chaque année 4,5 millions de tonnes d'acier en tôles, tuyaux et profils. Ce faisant, le groupe, qui est toujours la propriété de la famille et compte 6 500 collaborateurs, réalise un chiffre d'affaires de 3,4 milliards d'euros (5,6 milliards de francs). Dans la seule Italie, Marcegaglia possède quinze usines auxquelles s'ajoute presque une douzaine dans le monde. Outre le secteur sidérurgique, le groupe est également présent dans d'autres secteurs d'activité, tels que l'ingénierie, l'énergie, le tourisme et les finances.



77 semi-remorques pour quatre pierres

Les Rolling Stones ne se contentent pas de réussir dans la musique depuis des décennies, ils battent aussi des records de logistique.

A la fin du concert des Rolling Stones, le 8 août à Oslo, les techniciens ont quatre heures pour mettre la technique de scène en caisses et la charger sur 77 semi-remorques. Ceux-ci vont ensuite à Lausanne où la scène sera remontée dès le lendemain à onze heures pour le concert du 11 août. Puis les choses s'accélérent: le 13 août, les «Pierres» se produisent à Düsseldorf.

31 concerts en 81 jours entre Lisbonne et St-Petersbourg. 1560 tonnes de matériel. 3600 kilowatts de puissance électrique pendant les concerts. Une scène de 12 mètres de haut,

62 mètres de large et 25 mètres de profond: lorsque les Rolling Stones se déplacent, c'est une véritable performance logistique.

Trois scènes se relaient.

Si tout s'est bien passé à Lausanne, c'est grâce à Marco Güntensperger de Bullitt Productions. C'est lui qui a veillé à ce que tout soit au bon endroit, à l'alimentation en eau, en gaz, aux branchements téléphoniques, à la restauration et à la sécurité. Bien que n'existant que depuis un an, la société Bullitt présente les Stones pour la deuxième fois déjà. En 2006, ils

se sont produits sur l'ancien aérodrome militaire de Dübendorf.

Bullitt est une entreprise de trois personnes qui emploie plusieurs centaines de collaborateurs avant et après les concerts, et 900 le jour même. Le montage et le démontage dans l'ancien stade Pontaise de Lausanne a duré du 2 au 16 ou 17 août. Afin que la scène puisse être montée à temps, trois scènes identiques sont en circulation à travers l'Europe. La technique de scène est unique et doit arriver d'Oslo la veille du concert. Et en cas de problèmes? Il n'existe pas de plan B, dit M. Güntensperger. Il ne lui est

arrivé qu'une seule fois de devoir annuler un concert: arrivant de son dernier concert, Sheryl Crow serait restée bloquée par la neige au Gothard.

Le matériel des Rolling Stones comprend notamment une table de billard pour Keith Richards et Ronnie Wood et des meubles personnels des membres du groupe; Mick Jagger, quant à lui, veut avoir accès à une piste de course de 80 mètres. Les stars du rock sont-elles des divas voyageant comme des rois? Güntensperger dément: «La tournée est leur foyer pendant une période assez longue, et ils veulent s'y sentir bien. Pour le reste, les caprices extravagants sont du domaine du mythe. La tournée est une entreprise gérée avec professionnalisme et sans superflu.»

« Les Stones n'arrêtent pas de se surpasser. »

Marco Güntensperger

Ce qui est extravagant toutefois, ce sont les dimensions. La tournée de cette année est la plus grande production de tous les temps, et de loin. Ce sont les Rolling Stones qui ont lancé le concept des concerts dans les stades avec un système de scène propre; leur première tournée date de 1981.

Güntensperger est heureux du défi qui l'attend: «C'est le premier grand concert à Pontaise depuis des années et c'est ce qui rend la chose excitante. Je suis heureux lorsque tout se passe bien et que les gens rentrent chez eux en souriant après avoir profité d'un bon spectacle.» Notre amateur de musique, quant à lui, ne verra pas grand-chose du spectacle: lors du concert de l'année dernière, il n'a pu assister qu'à la moitié d'une chanson.



Marco Güntensperger, 38 ans, est devenu chef de production de Good News en 1993, après avoir interrompu ses études d'économie. En 2006, il crée sa propre société de production, Bullitt Productions LLC. Com-

posée de trois personnes et implantée à Glattbrugg, elle prévoit et organise des grandes manifestations de toutes sortes. Après treize années d'organisations de concerts, son nouveau défi se situe dans le domaine Corporate Events: Bullitt ne fait pas qu'organiser des concerts, elle est également fortement engagée nominativement dans le domaine du sport. Parmi ses principaux clients, on compte les ligues de football Fifa et Uefa.

Texte: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

La boucle est bouclée!



SBB Cargo a développé ses transports d'acier sur l'axe Nord-Sud grâce à des rotations régulières. Cette nouveauté est très bien accueillie par le marché.

Le parcours triangulaire en wagons Shimmns introduit par SBB Cargo pour l'industrie sidérurgique d'Allemagne et d'Italie du Nord fait ses preuves, et ce, d'autant plus qu'il profite à parts égales aux chargeurs et aux transporteurs. Thyssen-Krupp Steel au Nord et les clients dans le Sud bénéficient d'une qualité de transport constante. La planification est simplifiée et la flotte spéciale de SBB Cargo constamment en circulation.

«L'immobilisation minimale des wagons grâce au chargement/déchargement synchronisé des coils (rouleaux d'acier) sur les trois sites de transbordement profite à tous les participants», déclare Ümit Sarigecili, gestionnaire de produit pour les trafics internationaux par wagons complets et de plates-formes à la centrale bâloise de SBB Cargo.

Le parcours débute par le chargement de la cargaison chez Thyssen-Krupp Steel à Duisbourg. Les wagons destinés au transport des coils se dirigent ensuite vers Desio près de Milan, via Bâle, à raison de dix-sept wagons par train. Une fois déchargés après leur arrivée en début d'après-midi, ils repartent le jour même pour Novi Ligure. Dès que le producteur d'acier a chargé les wagons, le voyage se

poursuit vers la plate-forme de SBB Cargo à Duisbourg-Rheinhausen. Là, c'est Wiechers qui prend le relais: il décharge les coils, les stocke temporairement et les livre par camions aux clients finaux dans la Ruhr. La boucle est bouclée: les wagons Shimmns sont à prêts pour un nouveau chargement de Thyssen-Krupp Steel.

Un nouvel itinéraire règle la circulation.

Le parcours complet dure treize jours. Le volume représente plus de 200 000 tonnes annuelles. Le nouvel itinéraire profite également aux partenaires de SBB Cargo aux deux extrémités du circuit. «Ils peuvent organiser l'approvisionnement avec beaucoup plus de précision et libérer leurs entrepôts de transit pour les camions, selon les besoins», explique Ü. Sarigecili.

Avec ce parcours triangulaire, SBB Cargo a réussi un coup de maître, d'autant plus que les wagons Shimmns sont actuellement très demandés. Selon Ü. Sarigecili, la performance du système frise les 100%. Ce qui est tout aussi important pour lui: «Notre service est très bien perçu par nos clients, en raison de sa prévisibilité et de sa garantie de capacité.»

Texte et photo: Wilf Seifert.



Tête froide en toutes circonstances.

Theo Furrer, responsable du centre opérationnel Cargo, reste calme même lorsque le transport de marchandises est agité.

Ce n'est peut-être pas tout à fait exact: Theo Furrer, responsable du centre opérationnel Cargo est au plus haut de sa forme lorsque les trains de marchandises ne circulent pas comme le souhaitent les clients et la planification. Plus que des acteurs, il se définit plutôt, lui et ses 55 collaborateurs, comme des développeurs de variantes dans le secteur opérationnel de la production Cargo.

Jongler avec les trains de marchandises.

Au centre opérationnel Cargo, les répartiteurs contrôlent et dirigent le trafic de marchandises en Suisse, entre Cologne et Bâle,

dans la Lombardie et dans l'agglomération milanaise. C'est un jonglage permanent entre la routine et les imprévus. «Nous réglons le trafic normal et veillons aux intérêts de SBB Cargo en cas de dysfonctionnements ou de retards, en étroite collaboration avec le Centre Service Clientèle, les centres de coordination Cargo des différents pays, la direction de SBB et d'autres partenaires tels que DB Netz, la société d'infrastructure de la Deutsche Bahn», déclare T. Furrer. C'est comme chez les pompiers: il faut monter au créneau lorsque c'est nécessaire. Cela suppose du courage, une bonne dose de sang-froid, du flair pour l'organisation,

des connaissances sur le chemin de fer et la pratique courante (écrite et orale) de l'allemand, du français et de l'italien.

En action pour la grande promotion.

SBB Cargo achète chaque année des capacités de circulation libres qui sont ensuite gérées au quotidien par le centre opérationnel Cargo. «Nous ne savons quelquefois qu'un mois à l'avance quels nouveaux transports viennent s'ajouter au trafic. Si, par exemple, un grossiste organise une opération de promotion dans toute la Suisse, ce qui se produit généralement à court terme, nous prévoyons en urgence

des capacités de transport supplémentaires», explique T. Furrer. 365 jours par an, les répartiteurs sont en relation directe avec les nombreux partenaires de transport dans toute l'Europe. Ils règlent par ailleurs l'utilisation des 450 locomotives de ligne et deviennent actifs, voire «créatifs» comme le précise T. Furrer lorsque, par exemple, une ligne est coupée en raison d'un glissement de terrain ou qu'une locomotive est immobilisée en raison d'une panne. Dans de telles situations, plusieurs solutions viennent

« Il n'y a pas de décisions erronées en situation de crise. »

Theo Furrer

simultanément à l'esprit du responsable dégoûdi. «Il n'y a pas de décisions erronées en situation de crise. Il est tout simplement important de décider et d'agir vite.» Si, par exemple, un train transportant d'anciennes traverses de chemin de fer vers la Suède arrive à l'improviste au Tessin en provenance de Bologne, les répartiteurs de Bâle cherchent un créneau horaire dans le réseau existant et déjà surchargé et organisent un tracé ad hoc lui permettant de circuler.

De préférence le grand 8.

Theo Furrer déborde d'idées. Seuls quelques initiés sont capables de déchiffrer le labyrinthe qu'il a griffonné sur son flip chart. Pendant ses loisirs, il aime parcourir le pays au guidon de sa Harley-Davidson ou dans son camping car, en compagnie de sa femme et de sa fille. Et il adore le Silver Star d'Europapark (Rust), le plus haut et le plus énorme grand 8 d'Europe. L'essentiel, c'est que tout aille tambour battant.

Texte: Susanne Perren. Photo: Gian Vaitl.



Theo Furrer, 48 ans, est un cheminot qui a fait une carrière classique aux chemins de fer. L'agent de mouvement diplômé est entré chez SBB à Lucerne en 1975, lorsque la société était encore subdivisée en directions d'arrondissement. Après son apprentissage, il a été engagé comme agent polyvalent dans diverses gares et a également effectué un séjour linguistique au Tessin. En 1995, ce natif de Zoug a été nommé responsable suppléant de la gare de triage d'Olten. Deux ans plus tard, il devient responsable de l'équipe Opération dans le trafic de marchandises de Lucerne. Depuis 1999, Theo Furrer a mis son expérience au service de la création et de la direction du centre opérationnel Cargo de SBB Cargo à Bâle qu'il dirige aujourd'hui. Theo Furrer habite à Allschwil avec sa femme et sa fille.

Centre Service Clientèle:

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

Marketing & Sales:

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

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

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

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

Maintenance:

Secteur d'activité Maintenance
Vente
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Suisse
Tél. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Comptez sur nous.



SBB CFF FFS Cargo

Depuis peu, la Suisse commence ici.

Grâce à la coopération entre SBB Cargo et ChemOil, Rotterdam dispose désormais d'un raccordement ferroviaire suisse direct pour le trafic par wagons complets et fait maintenant partie intégrante de l'axe Nord-Sud. Le raccordement de Rotterdam, port d'une grande importance, est désormais une réalité. SBB Cargo et ChemOil transportent des marchandises dans le respect des critères habituels de qualité suisse et ce, vers l'Allemagne, l'Italie et en Suisse. Nous souhaitons la bienvenue à Rotterdam au sein du réseau ferroviaire suisse!

www.sbbcargo.com

