

# cargo

## Matériaux réutilisables, déchets et recyclage

Le rôle du rail dans le recyclage

Rencontre entre CEO  
avec Kaspar E. A.  
Wenger, Holcim Suisse  
p. 21



# Matériaux réutilisables, déchets et recyclage



8 Le trafic ferroviaire de marchandises joue un rôle clé dans le transport des matériaux recyclés.

27

Arguments et avis sur le projet FAIF «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire»



**Photo de couverture:** La ferraille livrée par rail avant sa transformation.

- 4 Thomas Vellacott, CEO du WWF  
**«L'écobilan plaide en faveur du rail»**
- 7 Analyse du Dr Mirjam Hauser  
**Du déchet à la logistique du recyclage**
- 8 Titre  
**La décharge, nouvelle mine d'or**
- 12 Facts & Figures  
**Fascination Cargo**
- 18 Ballast  
**Nouveautés du secteur de la logistique**
- 20 Rencontre entre CEO  
**«Ce sont les conditions cadres qui sont décisives»**
- 24 Reportage  
**«De la «loc du Gothard» au natel»**
- 27 FAIF  
**«Le projet le plus important de la décennie»**
- 29 Clic Cargo  
**Dans la jungle des panneaux**
- 30 Ma logistique  
**Nadine Strittmatter, top model**

**Abonnement gratuit** sur [www.sbbcargo.com/fr/abonnement](http://www.sbbcargo.com/fr/abonnement)

Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo. Les lectrices et lecteurs domicilié(e)s en Suisse pourront choisir entre la version papier et la version électronique, ou commander les deux variantes. Les personnes domiciliées hors de Suisse auront uniquement accès à la version électronique.

**Changement d'adresse, modification ou résiliation de l'abonnement**

Vous pouvez nous communiquer un changement d'adresse, modifier votre abonnement ou le résilier sur [www.sbbcargo.com/fr/abonnement](http://www.sbbcargo.com/fr/abonnement) ou envoyer un e-mail à [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com).



## Chère lectrice, cher lecteur,

**S**i l'on considère les matériaux recyclables qui sont appelés à être réutilisés, on constate que ce domaine d'avenir présente un énorme potentiel. C'est logique en fait. Les ressources se raréfient, ce qui incite toujours plus à recycler des matériaux précieux.

Une fois les cycles de recyclage durables consolidés, l'industrie du transport joue un rôle central. SBB Cargo est une partenaire fiable et compétente pour le transport sur rail de matériaux recyclables. Fiabilité et compétence – deux facteurs essentiels sur ce marché. En voici un autre: le volume. Ici aussi, le transport ferroviaire tire ses cartes du jeu.

Le présent numéro, centré sur «Les matériaux recyclés sur le rail», montre à quel point l'industrie du recyclage est déjà importante pour l'économie et la logistique. Bonne lecture!

Martin Radtke  
Responsable Crossmedia SBB Cargo  
martin.radtke@sbbcargo.com



[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

Des informations détaillées figurant sur le portail web de SBB Cargo sont marquées de cette icône.



[blog.sbbcargo.com](http://blog.sbbcargo.com)

Des informations détaillées figurant sur le blog Cargo sont marquées de cette icône.

### Impressum Cargo 3|2013

Le magazine logistique de SBB Cargo paraît trois fois par an en allemand, français et italien.

#### Tirage global

15000 exemplaires

#### Rédaction (SBB Cargo)

Martin Radtke (Direction), Karin Grundböck, Martina Riser, Miriam Wassmer, Matthias Widmer  
**Collaboration rédactionnelle (Craftt)**

Roy Spring (Direction), Peter Krebs, Robert Wildi, Pirmin Schilliger, Jean-Pierre Ritler

**Projet, conception et réalisation**  
Craftt Kommunikation AG, Zurich

#### Traductions

Traductor, Bâle

#### Lithographie et impression

Neidhart + Schön AG, Zurich

#### Adresse de rédaction

SBB Cargo «Rédaction Magazine logistique Cargo»  
4065 Bâle, Suisse  
cargomagazin@sbbcargo.com

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



ClimatePartner<sup>o</sup>  
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004



## «L'écobilan plaide en faveur du rail»

Selon Thomas Vellacott, CEO de WWF Suisse, le recyclage revêt en Suisse une grande importance. Le rôle central du rail dans la chaîne logistique du recyclage reste, en revanche, peu connu.

*Texte: Pirmin Schilliger  
Photo: Gerry Nitsch*



T. Vellacott, CEO de WWF, dans son bureau.

**S** *BB Cargo: les Suisses sont-ils vraiment, comme on le vante souvent, les champions du recyclage?*

**THOMAS VELLACOTT:** Comparée aux autres nations industrielles, la Suisse obtient de très bons résultats. Je serais toutefois prudent quant au titre de «champion du monde du recyclage» car il ne s'applique pas à tous les matériaux recyclés. Certains pays plus pauvres collectent jusqu'à près de cent pour cent des bouteilles en PET tout simplement parce que c'est très rentable pour eux. A peine a-t-on jeté une bouteille vide dans une poubelle – et j'en ai fait moi-même l'expérience – qu'elle est repêchée puis stockée dans une arrière-cour avant d'être vendue à une entreprise de récupération.

*Le taux de retour du verre est en Suisse actuellement de 94%, celui des canettes en aluminium de 91%. Au vu de ces excellents chiffres, y a-t-il encore des potentiels d'amélioration?*

Près d'un cinquième de ce que contiennent actuellement les sacs poubelles pourrait, grâce à un tri encore plus minutieux, être collecté séparément. En ce qui concerne notamment les matières compostables, les consommateurs peuvent mieux faire.

*Pourrait-on réduire davantage les déchets en développant les collectes sélectives? Pourquoi ne fait-on plus rien dans ce domaine?*

Le recyclage des plastiques est en discussion. Le problème, c'est qu'il existe de nombreux plastiques différents difficiles à identifier visuellement. Les consommateurs ont par conséquent des difficultés à les trier proprement. Sans aide supplémentaire, cette tâche est beaucoup trop complexe.

*Où se situe le seuil de tolérance dans le tri des déchets?*

Je suis toujours étonné par l'application avec laquelle les personnes jettent leurs déchets triés aux points de collecte dans

jusqu'à dix conteneurs différents. Ce comportement est le signe d'une mentalité marquée par un très grand souci de l'environnement. Dans le même temps, la discipline du tri et ses hauts taux de retour ne vont pas de soi. Ils doivent être entretenus par des campagnes et des mesures d'accompagnement. Par conséquent, il ne va absolument pas de soi que nous serons à l'avenir en mesure de maintenir le niveau de recyclage atteint.

*Quel est le domaine qui demande selon vous à être amélioré?*

Notre système de collecte et d'élimination des déchets doit rester convivial pour le consommateur. Il ne faut donc pas le compliquer davantage.

*Que voulez-vous dire concrètement?*

Nous devons simplifier la logistique du système. Aujourd'hui, les gens rapportent certaines choses aux détaillants, comme les bouteilles de lait, les bouteilles en PET et les piles usagées. D'autres, tel le verre

**«Il faut simplifier la logistique de collecte et d'élimination des déchets.»**

ou le fer-blanc, sont déposées aux points de collecte communaux. Il serait plus cohérent et plus efficace de disposer d'un lieu de collecte unique pour tous les matériaux.

*Le recyclage consomme une quantité d'énergie non négligeable. Il requiert une logistique sophistiquée et des installations de traitement très élaborées. A partir de quand est-ce rentable?*

En principe, le recyclage est rentable à partir du moment où la valorisation d'un matériau consomme moins d'énergie et nuit moins à l'environnement que son acquisition première. Il est également important que le matériau recyclé ne >



«Signe d'une mentalité marquée par un très grand souci de l'environnement»: point de collecte de verre usagé.

perde pas en qualité afin d'être réutilisé aussi souvent que possible dans son application initiale.

#### **Un exemple?**

Le papier n'est réutilisable que jusqu'à sept fois. De nombreux métaux, en revanche, peuvent être réutilisés sans perte de qualité dans le cycle de vie de nombreux produits.

***Certains métaux représentent un casse-tête car ils sont pratiquement impossibles à extraire des appareils. Voit-on ici se profiler des solutions?***

Un appareil électronique contient, en effet, jusqu'à 40 éléments chimiques différents, dont certains métaux rares comme le germanium ou l'iridium, ainsi que des terres rares comme l'europium et le néodyme. Les technologies assurant la séparation propre des nombreux matériaux précieux et leur recyclage ne sont pas encore au point. Quoi qu'il en soit, leur élimination ne représente que 10% de l'empreinte écologique d'un produit sur l'ensemble de son cycle de vie. L'essentiel de la pollution apparaît lors de l'extraction des matières premières, du transport et de la production. Smartphone, ordinateur, automobile ou maison individuelle, tout doit être construit de sorte à faciliter le recyclage des matériaux utilisés. Et il faut une demande pour les matériaux re-

cyclés, ce qui n'est pas toujours évident. Certains utilisateurs persistent, en effet, à penser que les matériaux nouveaux sont meilleurs que les matériaux recyclés.

#### ***L'économie du recyclage ne fonctionne donc pas parfaitement?***

Non, mais si nous nous remémorons la situation il y a trente ans et plus, force est de constater que l'état d'urgence d'alors

**«Il faut une demande pour les matériaux recyclés.»**

appartient au passé. Nous avons fait depuis des progrès énormes. De plus, l'élimination et le recyclage des déchets ont donné naissance à un nouveau secteur d'activité fort de plusieurs milliers d'emplois, qui est un élément important dans la protection technique de l'environnement.

***Le recyclage s'accompagne de bruit, voire d'autres émissions désagréables. Ces désagréments sont-ils bien acceptés par la population?***

L'acceptation est élevée. Les gens souhaitent que les déchets soient ramassés devant leur porte. Mais ils ne se plaignent pas du bruit causé par les camions.

#### ***En parlant de camions: la population est-elle bien informée au sujet du transport?***

Elle associe en premier lieu l'élimination des ordures aux bennes à ordures, donc aux camions. D'autant plus qu'il lui arrive de croiser au point de collecte les camions qui emmènent les conteneurs. L'opinion publique n'est toutefois pas consciente qu'il existe une interface entre les camions et le train ou que le vieux papier, le verre et la ferraille sont essentiellement transportés par rail vers les usines. Elle connaît davantage le rôle du rail dans la chaîne logistique du recyclage des déchets électroniques, pour la simple raison que chacun a déjà vu un point de collecte dans une gare.

#### ***Comment définiriez-vous le rôle du rail dans la chaîne logistique du recyclage?***

L'énergie consommée par le transport est un aspect à ne pas sous-estimer dans l'écobilan du recyclage. Le rail obtenant dans ce domaine de meilleurs résultats que la route, il convient de transporter le plus tôt possible en train les marchandises à éliminer. Cette devise est, à notre connaissance, déjà largement mise en œuvre par le secteur du recyclage, rares sont toutefois ceux qui le savent.

#### ***Le secteur du recyclage fait donc de bonnes choses mais n'en parle pas assez?***

Il est important d'attirer constamment l'attention sur l'urgente nécessité de l'efficacité énergétique telle qu'elle a déjà été atteinte par le rail dans le transport des marchandises collectées. —

Thomas Vellacott, 42 ans, est depuis mai 2012 CEO de WWF Suisse, la plus grande organisation écologique suisse. Après avoir fréquenté l'école cantonale de Winterthur, il a étudié la philologie arabe et les relations internationales. Il a ensuite travaillé dans le secteur privé de la Citibank, puis comme conseiller chez McKinsey & Company à Zurich.

# Du déchet à la logistique du recyclage

*Dr Mirjam Hauser, chercheuse, à propos de la gestion des matières premières*

**A** l'échelle mondiale, les ressources se font plus rares – et sont donc toujours plus chères. Pourtant, d'importantes quantités de matières premières se perdent encore car elles sont jetées – sous forme d'ordures ménagères et de déchets urbains – échappant ainsi aux cycles de réutilisation possibles. «Ordures» est le nom péjoratif que nous donnons aux choses dont nous n'avons plus l'utilité. Si nous avons longtemps traité les déchets avec négligence, le débat autour des ordures ménagères s'est sensiblement déplacé: de la sécurité à l'efficacité de l'élimination, d'une valorisation thermique à une valorisation matière et du recyclage à la revalorisation voire à la complète reconception.

Visant le recyclage total des matériaux, ce débat suscite la réflexion suivante: une seule Terre ne suffit pas si sept milliards d'êtres humains continuent de consommer comme les Suisses, les Japonais ou les Américains. L'humanité vit au-dessus de ses moyens. Nous utilisons les ressources naturelles, comme la nourriture, le pétrole, le gaz naturel, le charbon, le métal, le bois et les fibres, plus vite que la Terre ne les régénère. Et nous produisons plus de déchets et de CO<sub>2</sub> qu'elle ne peut en absorber.

**C**ulture, technique, industrie, commerce et politique, quel que soit le domaine, les experts sont unanimes: il faut nous orienter vers une économie circulaire. Celle-ci s'inspire du cycle de la nature et s'efforce de réutiliser matériaux et énergie intelligemment et le plus longtemps possible sans produire de déchets ni d'émissions. Sensée d'un point de vue écologique et social, cette approche est aussi indispensable. Dans un monde fini, les procédés de production ne prévoyant pas de véritable recyclage des matériaux n'ont pas d'avenir.

Le comportement de consommateurs soucieux de l'environnement et favorables au recyclage incite aujourd'hui les développeurs, producteurs et commerçants à poser les premiers jalons. A l'avenir, les produits devront continuer à être utiles après une

première utilisation ou pouvoir réintégrer sans perte le cycle naturel de la matière. L'éco-conception devient une obligation qui incombe au producteur car il est le seul à connaître le cycle de vie de son produit.

**D**e mettre en œuvre sur toute la chaîne l'éco-conception envisagée exige une information détaillée du consommateur sur les composants du produit et de son emballage. Les innovations produits entraînent à leur tour des innovations dans les systèmes de retour, c'est-à-dire le transport des déchets et la logistique du recyclage. A l'avenir, dépôt et collecte se feront partout facilement – ce qui permettra de collecter des fractions de haute qualité et en grandes quantités. Le développement des systèmes de collecte comprend la multiplication et l'amélioration des stations de recyclage, plus de collectes à domicile, plus de déchetteries et une plus forte implication des producteurs et distributeurs.

**L**es prestations novatrices joueront un rôle central. Elles apparaîtront là où elles permettent à l'individu hyperflexible de vivre intensément sans devoir consacrer son précieux temps aux tâches ménagères. Grâce aux services de conciergerie à domicile et de ramassage nous n'aurons plus besoin de nous occuper de collecter et éliminer correctement nos déchets.

S'approcher de la vision d'une économie circulaire implique la coopération de tous les acteurs: législateur, associations, industrie, commerce, prestataires de services et consommateurs doivent apporter leur contribution pour faire progresser l'ensemble du système. Le secteur des transports et de la logistique a pour mission de faire tourner le cycle du recyclage de manière aussi efficace et écologique que possible – là où cela a du sens, sur le rail.



Vous pouvez télécharger gratuitement l'étude du GDI «Les déchets, une matière première? L'avenir du recyclage» (disponible en allemand uniquement) à l'adresse suivante: <http://gdi.ch/recycling-studie>

**DR MIRJAM HAUSER** est chercheuse senior à l'Institut Gottlieb Duttweiler (GDI) où elle analyse l'évolution de la société, de l'économie et de la consommation. Cette analyse repose sur l'étude «Les déchets, une matière première? L'avenir du recyclage».





Brun-Mech 5500 kg



# La décharge, nouvelle mine d'or

Le recyclage a pour la Suisse une portée économique. Verre, papier, bois, ferraille ou déchets sont collectés, transportés et recyclés au quotidien, tonne après tonne. SBB Cargo représente un maillon essentiel de cette chaîne.

*Texte: Robert Wildi  
Photo: Christian Schnur*



**L**a scène se déroule devant une filiale Migros du 8<sup>e</sup> arrondissement de Zurich. La main de l'élégant homme d'affaires disparaît dans l'ouverture arrondie. Puis un grand fracas retentit. La bouteille de vin vide vient de voler en éclats à l'intérieur du conteneur à verre bleu. A côté, un jeune homme jette des bouteilles de bière vides en cadence. On observe un constant va-et-vient. Plus de 26 000 conteneurs de ce type de tailles variées sont aujourd'hui répartis dans toute la Suisse. Ils englobent d'énormes quantités de verre usagé. D'après l'entreprise de récupération Vetropack SA, les Suisses ont collecté près de 354 000 tonnes de verre rien qu'en 2012, soit 44 kilogrammes par habitant. Avec un taux de recyclage de près de 96%, notre pays est, à juste titre, considéré comme le champion du monde de la valorisation du verre usagé.

Mais quelle voie empruntent les tessons d'une bouteille de bière discount avant de réapparaître sous forme d'un magnifique verre de champagne au bar d'un hôtel de luxe? Le circuit comprend plusieurs étapes. Les conteneurs sont tout d'abord régulièrement collectés par des camions puis entreposés dans des centres de stockage intermédiaires régionaux. Ils sont ensuite transférés, la plupart du temps par le rail, vers divers centres de recyclage, tel celui de St-Prex, à une vingtaine de minutes de train de Lausanne. C'est là que se trouve la «Verrerie», l'usine de Vetropack SA qui réceptionne chaque année plus de 100 000 tonnes de verre usagé venues de toute la Suisse, qu'elle transforme en verre recyclé «neuf». Ce qui représente une part de marché de 30%.

Sans le soutien logistique de SBB Cargo, il serait impossible de traiter de telles quantités. En effet, 60% du volume de verre traité par la verrerie est livré à St-Prex par le rail. Jusqu'à dix wagons remplis de bouteilles et débris de verre arrivent chaque jour depuis la gare de

cette petite localité par une voie d'accès et sont vidés dans un bassin collecteur situé sur le site de l'entreprise. Le tas de débris passe tout d'abord sur une chaîne où il est débarrassé à la main des matières étrangères. Le verre usagé est ensuite fondu à plus de 1500 degrés puis transformé 24h/24 en de nouveaux verres, bouteilles et autres produits en verre selon les désirs des clients. «De la petite exploitation viticole sur les bords du lac Léman aux grandes chaînes de distribution du pays, nous livrons l'ensemble des mandants», explique Peter Reimann, responsable Conseil et Approvisionnement chez Vetropack SA. Contrairement aux arrivages, le transport et la distribution du verre produit par la verrerie se font exclusivement par route.

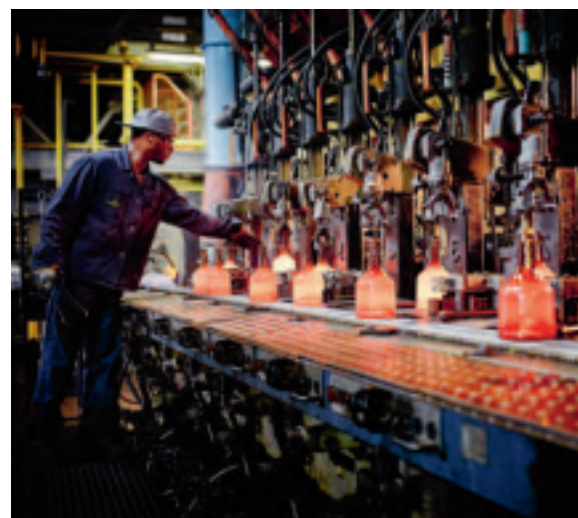
Le verre n'est cependant que l'un des matériaux recyclés et valorisés à grande échelle en Suisse grâce à un système astucieux de collecte et de transport. L'exemple de Vetropack SA met en lumière le rôle central joué par le rail, et par SBB Cargo, dans le recyclage des matériaux qui représente aujourd'hui pour l'économie un chiffre d'affaires ou des économies de plusieurs millions, selon le point de vue. En matière de chiffres, le secteur du recyclage reste cependant discret. Pour des raisons de concurrence, Peter Reimann ne souhaite pas chiffrer le profit généré par les 100 000 tonnes de verre usagé traitées annuellement à St-Prex. «Une chose est sûre, cela ne nous rendra pas riches.»

#### **Logistique ferroviaire optimisée pour le transport des vieux papiers**

Le secteur du recyclage du papier est tout aussi discret à ce sujet. La Suisse collecte et recycle près de 1,3 million de tonnes de vieux papiers chaque année, soit plus de 165 kilogrammes par habitant. D'importantes quantités sont à mettre au compte d'entreprises industrielles tel l'exploitant de kiosques Valora. nilo Night Logistics, sa branche logistique, livre tous les jours, aux aurores, journaux et magazines à plus



Hangar de déchargement du verre: dans la verrerie de St-Prex, bouteilles et verres usagés sont concassés à l'aide d'un pond roulant avec grappin.



Protection auditive obligatoire: le verre fondu est soufflé à l'air comprimé pour créer de nouveaux contenants de verre de formes diverses.



Film blanc laiteux: le verre usagé est recouvert de sable de silice, qui voltige sur le site, avant d'entamer son processus de recyclage.



Commandées aujourd'hui, livrées demain: une fois refroidies à température ambiante et contrôlées en interne, les bouteilles recyclées sont prêtes à être expédiées.

«Nous remplissons chaque jour huit grands conteneurs de vieux journaux et magazines.»

PETER HÄRDI

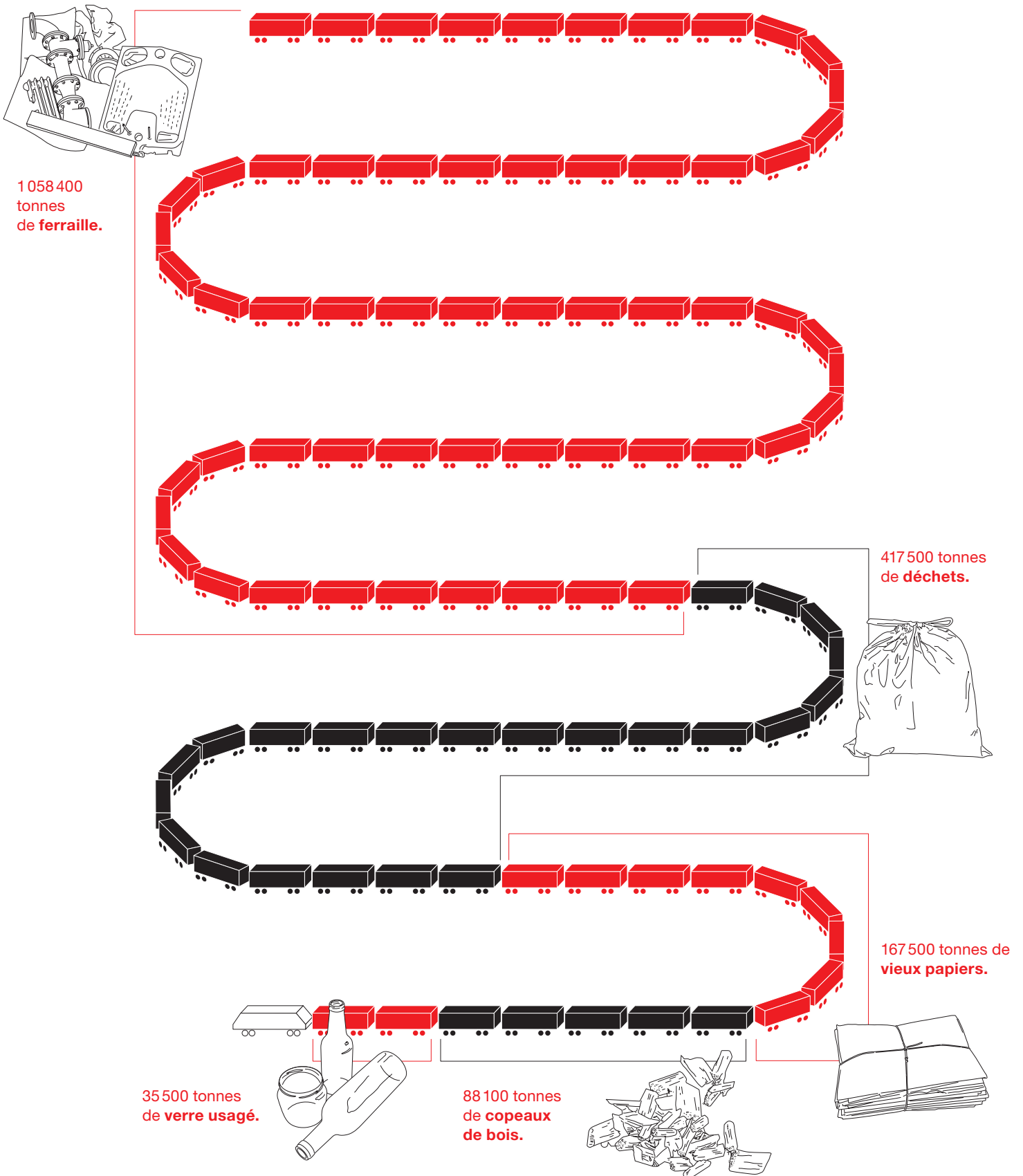
de 1000 points de vente Valora et 5000 autres points de vente dans toute la Suisse allemande et le Tessin. Dans le même temps, elle ramasse les vieux papiers de la veille.

«Entre 60 et 80 tonnes de papier sont ainsi retournées chaque jour par Sprinter ou par camion à notre centrale d'Egerkingen, dans le canton de Soleure, où elles sont triées avec soin», explique Peter Härdi, responsable du secteur logistique Suisse du groupe Valora. Leur transfert vers les centres de traitement se fait ensuite entièrement par le rail via SBB Cargo. «Nous remplissons chaque jour huit grands conteneurs de vieux journaux et magazines qui sont transportés sur quatre wagons», poursuit Härdi. Le volume peut atteindre jusqu'à 100 tonnes aux jours de pointe.

Ce précieux chargement est destiné à la société Perlen Papier AG de Root, dans le canton de Lucerne, qui décompose 450 000 tonnes de vieux papiers par an par adjonction d'eau afin de récupérer les fibres initiales pour produire ensuite du papier journal et du papier magazine. Sur le marché, le prix du vieux papier se situe dans une fourchette comparable à celle du verre. Pour les livraisons supérieures à 1000 tonnes par an, les fabriques de papier paient actuellement un minimum de 55 francs par tonne. Pour le papier mélangé au carton, qui exige un tri préalable, le coût est d'environ 20 francs la tonne, ou plus.

Malgré la pression de la route sur les prix, Perlen se fait toujours livrer plus de 100 000 tonnes de vieux papiers par rail via SBB Cargo. «Le transport ferroviaire nous permet d'optimiser nos propres >

## En route vers le recyclage. Aperçu du volume annuel transporté par SBB Cargo pour les principaux matériaux recyclables (en 2012).



processus logistiques sur place», indique Jürgen Stokowy, directeur logistique de Perlen Papier AG. Contrairement aux camions qui exigeraient le déchargement rapide du papier à l'arrivée, le traitement du fret ferroviaire autorise une gestion plus individuelle du temps. De nombreuses communes qui livrent leur vieux papier à Perlen préfèrent également le rail. «Elles bénéficient ainsi d'un transport plus écologique que si elles devaient organiser un transport routier», observe Stokowy.

#### Des déchets de chantier à l'acier des immeubles

Outre le verre, le papier et le PET des ménages, SBB Cargo transporte de nombreux matériaux pour le compte de l'industrie, et notamment du bâtiment. Parmi ses gros clients figure la cimenterie Holcim Suisse, spécialisée dans la livraison de gravier et de béton. Le chantier NLFA est un site de transbordement important. SBB Cargo transporte d'énormes quantités de gravier et de ciment vers les chantiers du Gothard et du Ceneri. Pour la seule année 2012, celles-ci se montaient à plus de 250 000 tonnes pour le gravier et à environ 115 000 tonnes pour le ciment. «Et il ne s'agit là que d'une infime partie du volume que SBB Cargo transporte pour nous à travers la Suisse», déclare Ulrich Walt, responsable Logistique d'Holcim Suisse. Un autre gros projet concerne l'entreprise Kraftwerke Linth-Limmern AG. Ces usines électriques développent massivement la capacité de leurs installations hydrauliques au bord des lacs de Muttsee et Limmernsee dans le canton de Glaris. D'ici fin 2015, près d'un demi-million de mètres cubes de béton sera utilisé. «Les livraisons de ciment ne peuvent se faire que par le rail pour protéger les villages de la vallée du trafic», déclare Walt.

Le rail est aussi une solution idéale pour le transport de l'acier, de la ferraille et des métaux. Environ un million de tonnes de ferraille sont injectées chaque année en Suisse dans le circuit de recyclage puis transformées en matières secondaires. Cinq grandes usines de broyage

se partagent la part du lion. La société Karl Kaufmann AG de Thörishaus, dans le canton de Berne, est l'une d'entre elles. Cette entreprise de recyclage travaille étroitement avec SBB Cargo. Près des deux tiers du volume des matières premières traitées par Karl Kaufmann AG sortent de ses usines par le rail. Dans le cas des riblons d'acier, ce chiffre atteint même 90%. Ces derniers sont directement amenés par SBB Cargo à Gerlafingen où l'aciérie locale les fond pour les transformer en acier (voir interview, colonne de droite).

#### Des conteneurs innovants pour bois et déchets

Ce qui vaut pour le secteur du fer et de l'acier s'applique également au transport des autres matériaux. Face à la dure concurrence entre la route et le rail, il convient de réexaminer sans cesse les avantages et les inconvénients des deux solutions. Une question à laquelle SBB Cargo ne peut se soustraire. «À l'avenir, nous travaillerons davantage avec des solutions de trafic combiné que nous perfectionnerons par tous les moyens», déclare Markus Stark, responsable BU Bois/Papier/Acier/Agroalimentaire. Pour ce faire, nous avons besoin de partenaires solides en matière de logistique de transport.

C'est pourquoi SBB Cargo a conclu avec Innofreight Swiss GmbH, au prin-

### Les copeaux de bois peuvent être déchargés très rapidement.

temps dernier, un nouvel accord de coopération dans le domaine des systèmes de conteneurs innovants. Le système de conteneurs et wagons Woodtrainer développé par Innofreight est déjà utilisé depuis longtemps pour le transport du vieux papier vers les fabriques de Perlen et Utzenstorf. Depuis le début de l'année, SBB Cargo applique également cette technologie au transport des copeaux >

Lukas Stuber, directeur de la société Stahl Gerlafingen AG



#### «La production d'acier gagne en importance.»

**Monsieur Stuber, combien de riblons d'acier sont transformés à Gerlafingen chaque année au profit de l'industrie du bâtiment?**

En 2012, nous avons acheté quelque 700 000 tonnes de riblons d'acier dont 70 à 85% vont à la production d'acier à béton.

**Comment évoluera selon vous l'importance économique de la production d'acier?**

Elle est à mon avis amenée à croître. En 2012, environ un million de tonnes d'acier à béton ont été vendues en Suisse, ce qui équivaut à une valeur de 600 à 650 millions de francs. Stahl Gerlafingen détient entre 40 et 50% des parts de marché. Je pense que nous poursuivrons notre croissance, notamment en raison de la densification des constructions qui exige plus de hauteur et de profondeur sur un espace restreint. Ce qui est impossible sans acier.

**D'où vient la ferraille et comment est-elle livrée à Gerlafingen?**

Nos principaux fournisseurs sont les ferrailleurs suisses, tel Karl Kaufmann AG, qui nous livrent par le rail. Nous importons également de la ferraille transportée par bateau ou camion jusqu'à Bâle d'où elle est transférée par SBB Cargo sur des trains complets vers Gerlafingen.

**Quels sont les avantages du rail pour le transport de ferraille?**

Les wagons peuvent être rassemblés dans les gares de triage avant d'être conduits vers Gerlafingen. Nous pouvons ainsi alimenter l'aciérie, même le week-end, grâce à un entrepôt roulant, sans devoir immédiatement transborder le matériau. En outre, le rail produit moins d'émissions que le transport routier et n'est pas soumis à une interdiction de circuler la nuit, ce qui est un autre atout.





A gauche: Le volume de vieux papiers transporté par SBB Cargo peut atteindre 120 tonnes aux jours de pointe.

En haut: En Suisse, environ un quart des déchets sont transportés par le rail vers les usines d'incinération.

En bas: Les riblons d'acier des usines de broyage sont en grande partie fondus puis recyclés par l'aciérie.

de bois. Avec 135 mètres cubes, les wagons Woodtrainer offrent un volume de transport plus grand que la moyenne tandis que leur système hydraulique spécial permet un déchargement extrêmement rapide. «Il suffit de cinq heures pour décharger un train complet de 24 wagons et 72 conteneurs», confirme Giorgio Mauro, directeur de la société Innofreight Swiss GmbH. SBB Cargo achemine en moyenne trois trains chargés à plein de copeaux de bois par semaine entre l'Italie et la Suisse. Le facteur temps joue ici un rôle essentiel dans la compétition avec la route. Au total, SBB Cargo utilise actuellement 400 conteneurs Innofreight dans le trafic combiné.

La société ACTS SA de Berne est également un maillon important dans la logistique du trafic combiné. L'entreprise fournit à SBB Cargo des wagons spéciaux à

cadre rotatif permettant le transbordement rapide avec les camions. De plus, ACTS dispose elle-même de plus de 800 conteneurs servant au transport de divers matériaux recyclés et marchandises, des ordures ménagères et des déchets industriels, pour l'essentiel. ACTS et SBB Cargo transportent conjointement 500 000 tonnes de déchets par an vers les usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM) suisses où ils sont transformés en scories recyclables grâce à l'énergie calorifique. Une activité lucrative, d'après Fritz Zumkehr, directeur de la société: «Notre volume de déchets annuel représente une valeur de 61 millions de francs».

En Suisse, 3,4 millions de tonnes de déchets sont incinérés chaque année et environ un quart est transporté sur le rail.

A la lumière des chiffres d'ACTS, on peut estimer la valeur de la montagne de déchets nationaux à plus de 400 millions de francs. Ainsi, les ordures inutiles que nous jetons à la poubelle sont, au sens propre du terme, une véritable mine d'or pour l'industrie du recyclage. D'autant plus si les consommateurs continuent à les trier avec soin. Une contribution qui augmente sensiblement la rentabilité du recyclage. Journaux et magazines vont au vieux papier, les bouteilles en plastique dans le conteneur qui leur est réservé et les bouteilles de vin et de bière vides dans le conteneur à verre bleu. Par exemple, devant la filiale Migros du 8<sup>e</sup> arrondissement de Zurich. Et peu importe que l'on entende un fracas ou un simple cliquetis. —

Christof Dietz, directeur Logistique et Elimination chez Eberhard Recycling AG

## «Fermer les cycles des matériaux et préserver les décharges»



Fondée en 1989, la société Eberhard Recycling AG est spécialisée dans l'assainissement de sites contaminés. Elle traite, entre autres, les sols et les matériaux de démolition avec un taux de réhabilitation de plus de 95% et les réintègre dans le cycle de la matière.

**SBB CARGO: Monsieur Dietz, la société Eberhard Recycling AG exploite à Rümlang un centre de lavage et de traitement des matériaux contaminés. Qu'est-ce que cela signifie?**

**CHRISTOF DIETZ:** Nous exploitons depuis plus de 20 ans l'une des plus grandes installations de lavage de sols au monde pour le nettoyage des matériaux d'excavation et de démolition contaminés. Le principe du lavage des sols repose principalement sur la séparation par voie humide des matériaux propres et contaminés. Les particules de gravier et de sable nettoyées sont recyclées pour le bâtiment tandis que le concentré de polluants est réutilisé à d'autres fins ou déposé dans les règles de l'art.

### D'où viennent les matériaux contaminés?

De toute la Suisse. Essentiellement d'anciens sites industriels qui sont démolis en vue d'une nouvelle affectation.

### Comment les matériaux arrivent-ils à Rümlang?

L'installation de lavage dispose d'une voie de raccordement

pour trains complets. De grandes quantités de matériaux pollués peuvent ainsi être livrées par le rail.

### De quelles quantités est-il ici question?

Selon les chantiers, le volume annuel varie entre 250 000 et 600 000 tonnes. Mais nous transportons également par rail des gravats et des matériaux en vrac propres (sable et gravier).

### Pourquoi Eberhard Recycling AG mise-t-elle sur le rail pour le transport des matériaux contaminés?

Le trafic combiné rail-route n'est pas une question de politique, mais d'efficacité, d'écologie et d'économie. Pour effectuer le bon choix, il faut disposer de l'infrastructure, des connaissances et de l'inventaire requis.

### Y a-t-il des règles de sécurité spécifiques à respecter lors du

### transport sur rail de matériaux contaminés?

Lors du transport, il convient de respecter les dispositions connues des chemins de fer ainsi que l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses.

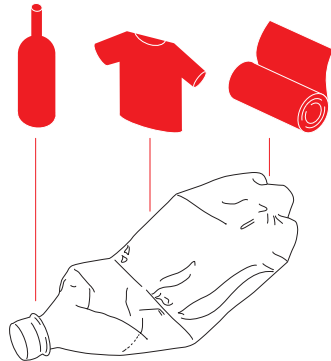
### Quel est l'impact économique du recyclage des déchets de construction minéraux en Suisse?

La Suisse produit environ 15 millions de tonnes de déchets de construction minéraux par an dont près de 80 % sont réutilisés. Eberhard entend accroître ce taux, fermer les cycles des matériaux et préserver ainsi les ressources naturelles et les décharges.

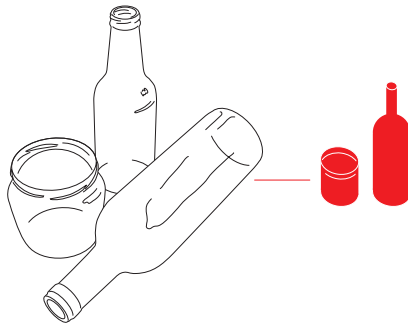
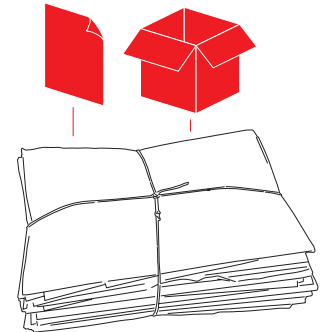


## Qualités intérieures. Pourquoi le transport de matériaux recyclables est-il rentable?

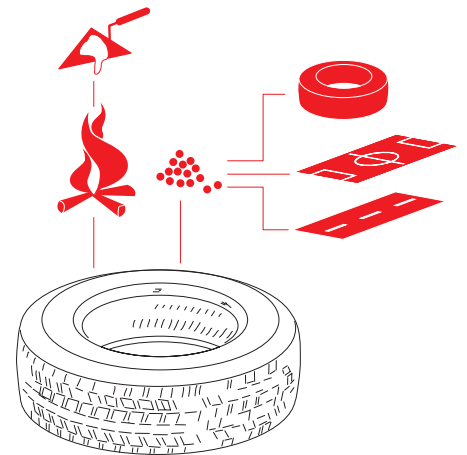
**Le PET** est utilisé dans la fabrication de bouteilles en plastique, de textiles ou de film d'emballage. Il existe en Suisse environ 26 000 points de collecte pour les bouteilles en PET. Lors du recyclage des matériaux triés dans les usines de recyclage, le PET ne perd aucune de ses qualités d'origine.



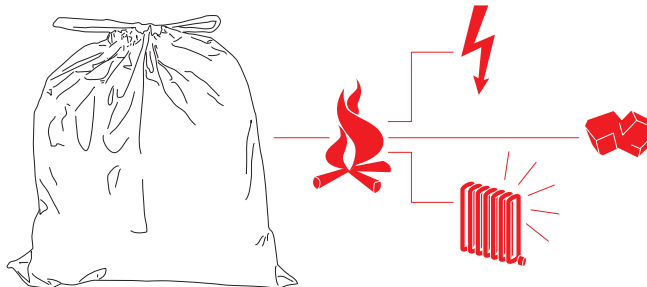
La collecte et la valorisation systématique du papier et du carton réduit l'élimination publique dans les décharges et usines d'incinération (UIOM). **Le vieux papier** est par ailleurs le principal composant de l'industrie du papier et du carton.



La production de verre d'emballage (bouteilles consignées, pots en verre, etc.) utilise jusqu'à 90 % de **verre usagé** fondu. Le recyclage systématique économise d'importantes quantités d'énergie et de matières premières.



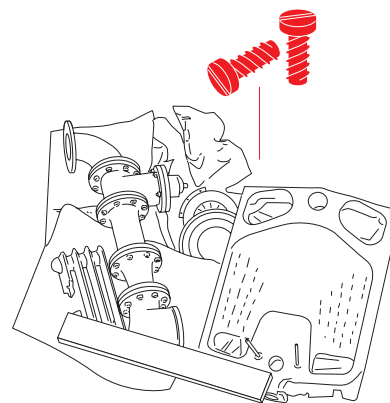
Dans les UIOM modernes, les résidus de **déchets** produits par l'industrie et les ménages sont source de métaux et minéraux précieux. L'énergie issue de l'incinération est souvent utilisée pour la production d'électricité ou le chauffage à distance des bâtiments.



Près de 50 000 tonnes de pneus usagés sont éliminées en Suisse chaque année. Le recyclage englobe la valorisation matière du caoutchouc de **pneus usagés**, l'incinération dans les UIOM et l'utilisation comme combustible alternatif dans les cimenteries. On fabrique divers matériaux de construction à partir des produits recyclés.



**Les copeaux de bois** sont entièrement composés de bois. Ils servent de matière première à l'industrie du bois (plaques d'aggloméré, panneaux isolants en fibres de bois, papier, etc.) et de combustibles pour les centrales thermiques ou les chaudières à copeaux.



**La ferraille** destinée à l'industrie de l'acier peut être fondue et réutilisée à volonté sans perte sensible. Le niveau de tri, la qualité et l'efficacité du recyclage de la ferraille restent jusqu'ici inégalés par les autres matériaux.

# Ballast

## Navette nord-sud

### Nouveau train de ligne entre Dietikon et le Tessin

Depuis la mi-juin, SBB Cargo exploite un train de ligne quotidien entre Dietikon (ZH) et Cadenazzo (TI) voire Lugano Veduggio, dans le trafic combiné, du lundi au vendredi. La nouveauté de cette navette nord-sud est qu'elle transporte non seulement les ponts mobiles mais aussi les semi-remorques. Ce train de ligne évite aux clients de SBB Cargo le stress des bouchons au Gothard et livre leurs marchandises plus ponctuellement. De plus, il peut circuler la nuit, contrairement aux camions. La distribution capillaire à partir des centres de transbordement s'effectue par camion. SBB Cargo développe progressivement le réseau du trafic combiné et a déjà mis en place des relations régulières entre Dietikon et Renens ainsi qu'entre Neuendorf et Gossau depuis l'an dernier. La nouvelle ligne contribue fortement aux objectifs de transfert de la Confédération dans le trafic transalpin.



Prêt pour le sud: chargement d'un semi-remorque à Dietikon.



La spécialiste Maria Leenen sur le blog Cargo.

## «En général, la Suisse fait figure de pays ferroviaire modèle»

Le dernier magazine Cargo s'est demandé si le fret ferroviaire en Suisse était un modèle à suivre. Entre-temps, des experts internationaux se sont exprimés sur le blog Cargo. «En général, la Suisse fait figure de pays ferroviaire modèle», a déclaré Maria Leenen dans une interview. Elle est CEO de SCI Verkehr, société de conseil indépendante pour le secteur du transport qui a présenté l'étude «Marché européen pour le trafic ferroviaire de marchandises».

### Comment se positionne la Suisse par rapport aux autres pays?

**MARIA LEENEN:** La proportion du rail dans la répartition modale est comparativement excellente, pour les voyageurs et pour le fret. Il occupe une place bien plus importante en Suisse qu'en Allemagne où la voiture est reine.

### Pourtant, le trafic par wagons isolés est sous pression?

La situation du trafic par wagons isolés reste délicate. Son transfert sur la route est de fait assez facile, mis à part pour certains transports de marchandises dangereuses. Surtout en période économique difficile où la pression des chargeurs s'accroît puisqu'ils assurent parfois des transports non rentables pour exploiter leurs capacités.



<http://bit.ly/modalfr>

Sur le blog Cargo, vous trouverez l'interview, le lien vers l'étude ainsi que d'autres avis sur le sujet.

## Contact

### Service Clientèle

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

### SBB Cargo International

Riggenbachstrasse 8  
4600 Olten, Suisse  
Tél. Suisse 0800 707 100  
Tél. Europe 00800 7227 2224  
info@sbbcargoint.com

### Chimie, huile minérale

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

## Sur Internet



[www.facebook.com/sbbcargo](http://www.facebook.com/sbbcargo)



[www.twitter.com/sbbcargo](http://www.twitter.com/sbbcargo)



[www.youtube.com/sbbcargo](http://www.youtube.com/sbbcargo)



[blog.sbbcargo.com](http://blog.sbbcargo.com)



[www.flickr.com/cargo-blog](http://www.flickr.com/cargo-blog)



[www.issuu.com/sbbcargo](http://www.issuu.com/sbbcargo)

**Nouveau partenaire****SBB Cargo roule pour Globus**

L'entreprise Grands Magasins Globus SA, filiale de Migros, mise sur SBB Cargo. «Globus a besoin de fiabilité, de respect des délais et de flexibilité en matière de quantités», explique Rolf Ryser, chef des projets ferroviaires auprès de la Fédération des coopératives Migros. Le centre logistique pour tous les articles Non-Food de Globus et Globus Hommes se trouve à Otelfingen (ZH). Les commandes y sont préparées la veille au soir de la livraison. Les marchandises sont chargées dans des caisses mobiles et acheminées par camion au terminal de Dietikon. SBB Cargo y charge quotidiennement entre quatre et douze conteneurs sur des wagons en direction des terminaux de Gossau, Renens, Genève, Landquart et Cadenzano. L'acheminement en aval se poursuit ensuite par camion. Les créneaux de livraison prédéfinis dans les filiales sont toujours respectés grâce à l'arrivée ponctuelle des caisses mobiles.

**«Rail & transbordement»****Le transporteur tessinois mise sur SBB Cargo**

L'entreprise de transport tessinoise Fattorini Autotrasporti Sagl a opté pour l'offre «Rail & transbordement». Chaque jour, SBB Cargo expédie pour Fattorini diverses marchandises dans des caisses mobiles. Jusqu'ici, Fattorini transportait ses marchandises du Tessin vers le nord essentiellement par la route. Environ 1000 camions circulaient ainsi chaque année entre le Tessin et Dietikon. Le nouveau transport proposé par SBB Cargo permet de se passer de ces trajets. Fattorini a choisi SBB Cargo avant tout à cause de la possibilité de transporter les marchandises la nuit. Le fait que la société évite ainsi les bouchons et les coûts qui en découlent pèse aussi dans la balance. «Le nouveau transport de SBB Cargo est pour nous une bonne solution parce que les conteneurs passent le Gothard de nuit et que les trains sont à l'heure», explique le directeur, Massimo Fattorini.

**Le fret ferroviaire sur le territoire suisse****Les CFF soutiennent la proposition du Conseil fédéral**

En avril, le Conseil fédéral a mis le projet «Stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises en Suisse sur tout le territoire» en consultation. Le projet présente une stratégie pour l'avenir du fret ferroviaire en Suisse. Les CFF ont maintenant donné leur avis et leurs positions recourent largement celles du Conseil fédéral. Le projet poursuit deux principes:

- la Confédération exige que les offres de fret ferroviaire soient rentables;
- la Confédération met à disposition des infrastructures ferroviaires adaptées et instaure les conditions-cadres réglementaires pour que le fret soit efficace et durable sur tout le territoire.



Trafic de marchandises efficace sur tout le territoire.

De bonnes conditions-cadres réglementaires stables, un accès compétitif à l'infrastructure et une orientation commerciale des sociétés ferroviaires garantissent à l'économie suisse une offre durablement compétitive dans le fret ferroviaire.

Pour que le fret soit rentable pour le rail, il faut que le trafic routier soit soumis à des réglementations comme l'interdiction de rouler la nuit et du cabotage et à des limitations en poids et en longueur. Il est en outre important d'assurer les capacités des sillons via de nouveaux instruments de concept et de planification de l'utilisation du réseau. La promotion financière doit s'orienter vers des investissements dans des placements, des innovations et des offres d'avenir.

 <http://bit.ly/CFFPosition>

**Nouvelles locomotives hybrides****SBB Cargo baptise «Stockhorn»**

Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, a baptisé la «Stockhorn» en présence de Peter Siegenthaler, Vice-président de la ville de Thoun. Elle sera utilisée dans la région pour le trafic par wagons complets. La «Stockhorn» complète la flotte des 30 locomotives hybrides de type Eem 923 plus efficaces, plus durables et plus rentables, commandées pour remplacer les lourdes locomotives de manœuvre.



Nouvelle venue dans la famille des locomotives de SBB Cargo: Nicolas Perrin, chef de SBB Cargo (à dr.), et P. Siegenthaler, Prés. de Thoun, baptisent la «Stockhorn».



Holcim

Nicolas Perrin (à gauche)  
et Kaspar E. A. Wenger  
devant la cimenterie  
Holcim de Siggenthal.



# «En fin de compte, le calcul doit être juste»

Producteur de matériaux de construction présent dans le monde entier, Holcim est également un client de poids. Dialogue ouvert entre Kaspar E. A. Wenger, directeur d'Holcim Suisse et Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo.

Texte: Roy Spring

Photo: Markus Bertschi

**Holcim a été fondé en 1912 à Holderbank, dans le canton d'Argovie. Quelle est l'importance de ces racines suisses pour le groupe?**

**KASPAR E.A. WENGER:** Nous sommes marqués par notre ADN et nous sentons attachés à la tradition suisse. Nous nous battons tous les jours pour que notre pays ne se limite pas aux prestations de services, mais permette également à l'industrie lourde de produire de manière rentable. Nous faisons tout notre possible pour préserver ce secteur. Mais nous sommes suffisamment flexibles pour réagir vite si besoin.

**Holcim livre ses produits à l'échelle mondiale, régionale et locale. Quels sont vos défis spécifiques?**

**WENGER:** Le ciment est un bien lourd et relativement bon marché. D'où l'importance du transport. Il s'agit de mettre le matériau à disposition du client au bon moment. Nous essayons d'utiliser le rail autant que possible. A cet égard, SBB Cargo est pour nous un transporteur idéal.

**Le ciment ne peut être stocké en grandes quantités et doit être livré «just-in-time» presque comme une matière périssable. Qu'est-ce que cela implique pour SBB Cargo?**

**NICOLAS PERRIN:** Holcim a de hautes exigences concernant notre flexibilité, notre répartition géographique et notre ponctualité. Et nous relevons volontiers le défi. Grâce à notre réseau performant et à notre vaste expérience, nous répondons au quotidien parfaitement à ces attentes.

**Sur quelle distance le transport du ciment reste-il rentable?**

**WENGER:** Auparavant, on considérait qu'une cimenterie pouvait couvrir un rayon de 150 kilomètres. Si un nouveau client se trouvait hors de ce périmètre, on planifiait une nouvelle cimenterie. Dans l'environnement concurrentiel du secteur des transports et de la logistique, il est désormais possible de couvrir des distances nettement plus grandes, jusqu'à 500 kilomètres. Un transport de ciment de Hambourg à Naples serait envisageable.

Ce n'est peut-être pas idéal, mais c'est à tout moment faisable. Pour le transport de point fixe à point fixe, le rail a clairement l'avantage.

**M. Perrin, Holcim a presque doublé son volume de transport avec SBB Cargo au cours des deux dernières années. Quelle est l'ampleur de la dépendance?**

**PERRIN:** Holcim est l'un de nos plus gros clients. Nous avons beaucoup investi, de part et d'autre, dans le transport par rail du ciment. Cela crée naturellement des liens, mais chacun y trouve son compte. C'est précisément ce qui caractérise une bonne coopération. Holcim est très important pour nous car au vu des grands chantiers prévus, l'industrie du bâtiment promet de rester un pilier essentiel de l'économie suisse.

**Il existe des contrats à long terme pour le transport par rail des matières premières. Quels sont les avantages pour Holcim de conditions spéciales garanties à long terme?** >

**PERRIN:** Holcim profite du fait que nous aménageons notre réseau et nos investissements de sorte à fournir des transports optimisés. Il faut de part et d'autre une perspective à long terme. Jusqu'ici, nous poursuivons cette orientation dans le cadre d'un partenariat et bénéficions ainsi de la transparence nécessaire.

**Quels sont les problèmes?**

**WENGER:** Les conteneurs, le trafic combiné et un trafic par wagons complets isolés opérationnel. Dans le secteur des transports, la concurrence en termes de disponibilité est rude. La route est un concurrent sérieux. Elle est moins chère et dispose de surcapacités au nord et au sud. Selon nous, nous avons l'avantage d'avoir toujours une alternative quand la destination n'est pas rentable ou quand SBB Cargo ne permet plus la prestation attendue. Vu la durabilité à laquelle nous aspirons, en fin de compte le calcul doit être juste.

«Il faut de part et d'autre une perspective à long terme.»

NICOLAS PERRIN

**Souhaitez-vous conserver SBB Cargo comme partenaire encore longtemps? A quel point?**

**WENGER:** Quand on a la possibilité de transporter des marchandises par le rail, il faut le faire. Nous sommes clairement en faveur de SBB Cargo, du rail et d'un transport ferroviaire de marchandises performant!

**Quelles sont les évolutions qui vous donnent le plus de fil à retordre?**

**WENGER:** La croissance du trafic voyageurs, qui relègue celui des marchandises au second plan, est selon moi un gros problème. Dans les agglomérations comme Zurich, la rotation fluide des wagons est de plus en plus difficile. Il revient à SBB Cargo le soin d'aborder cette question au sein des CFF.

Portait client

**Holcim (Suisse) SA**

Holcim (Suisse) SA est la filiale suisse du groupe Holcim Ltd., l'un des plus grands producteurs de ciment opérant dans le monde entier. Elle produit dans trois usines 2,5 millions de tonnes de ciment par an et est ainsi le premier producteur de Suisse. Elle extrait bien 6 millions

de tonnes de gravier, de sable et de ballast dans une vingtaine de carrières et gravières et produit plus de 1,5 million de mètres cubes de béton dans près de 40 usines. Elle emploie 1276 personnes.

**SBB Cargo a transporté pour Holcim (Suisse) SA en 2012:**



**M. Perrin, dans quelle mesure pouvez-vous défendre vos intérêts au sein des CFF? Vos besoins sont-ils suffisamment pris au sérieux par le groupe?**

**PERRIN:** Nous sommes bien évidemment pris au sérieux. Mais le problème est plus profond. La capacité des infrastructures, tant routières que ferroviaires, des agglomérations ne suffit plus à certaines heures pour répondre à tous les besoins. Le rail a l'avantage de pouvoir «planifier» les embouteillages et garantir les sillons attribués dans l'horaire annuel. Ce qui offre la plus grande ponctualité possible à nos clients. En revanche, il y a une lacune entre la planification à long terme et l'horaire annuel. C'est un fait reconnu aussi bien par les CFF qu'au niveau politique. J'espère que les plans d'utilisation du réseau nous permettront bientôt de vite combler cette lacune, y compris au niveau juridique. Les CFF ont également fait valoir cette revendication dans la motion Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire.

**La politique joue un rôle important. Ulrich Walt, votre responsable logistique, préside le Comité de gérance de l'association des chargeurs (VAP). Avec succès?**

**WENGER:** Nous essayons de promouvoir à tous les niveaux les intérêts du transport intérieur de marchandises et de mettre en lumière les conséquences de certaines idées politiques. Un politicien a sans doute intérêt à affirmer qu'il est possible de faire toutes les cinq minutes la navette entre Stadelhofen et Oerlikon. Mais dans ce trafic dense, il faut aussi, d'une manière ou d'une autre, laisser passer nos wagons de ciment.

**Où pensez-vous qu'il soit possible d'atteindre des objectifs communs?**

**PERRIN:** Contrairement à la route et au trafic voyageurs, le lobby des chargeurs en faveur du transport ferroviaire de marchandises n'est pas assez efficace. Il n'est pas question ici de confrontation, mais d'adopter une position commune face à la population et à la politique. Si nous ne di-

sons pas clairement ce que nous voulons, nous ne pourrions faire entendre nos revendications. Rares sont ceux qui savent qu'avec un quart du trafic intérieur, les trains apportent une contribution indispensable.

**Pour produire de l'énergie, Holcim utilise des combustibles alternatifs. Est-ce une question d'image – ou bien plus que cela?**

**WENGER:** Nous travaillons étroitement avec l'industrie du recyclage et voyons dans cette collaboration la possibilité d'optimiser notre chaîne de création de valeur. Nos fours fonctionnent à une température de 1450 degrés Celsius, ce qui nous permet d'incinérer tous les matériaux en limitant la pollution. Nous visons à remplacer en continu le charbon par des combustibles alternatifs tout en stabilisant, voire en

**«La croissance du trafic voyageurs est pour moi un gros problème.»**

**KASPAR E. A. WENGER**

réduisant, les coûts liés aux processus énergétiques. Nous valorisons les déchets tels que plastiques, boues d'épuration, pneus usagés, solvants ou déchets de bois – selon la devise «Les déchets sont de l'énergie au mauvais endroit.»

**Le recyclage est dans l'air du temps. Les matériaux à recycler sont souvent transportés sur de grandes distances. Le transport ferroviaire de marchandises peut-il en tirer profit?**

**PERRIN:** De toute évidence, un nouveau marché s'ouvre dans ce domaine. Nous voyons actuellement avec nos nouveaux produits de trafic combiné des solutions innovantes dans le secteur de l'élimination. Nous souhaitons étendre cette offre avec nos partenaires.

**SBB Cargo a décerné à Holcim le «prix éco volume» 2011 pour la plus grande économie absolue de CO<sub>2</sub>. Pourquoi?**

**PERRIN:** Nous sommes persuadés que les solutions de transport durables gagnent en importance. De plus, nous proposons un produit exempt de CO<sub>2</sub> et collaborons depuis longtemps avec myclimate. Nous voulons encourager cette évolution et considérons bien sûr le rail comme un élément essentiel. C'est pourquoi nous décernons ce prix à nos clients qui partagent cette vision et la mettent en pratique.

**Pourquoi souhaiteriez-vous récompenser SBB Cargo?**

**WENGER:** L'amélioration drastique de notre relation avec SBB Cargo au cours des dernières années. Lorsque j'ai rejoint Holcim il y a 13 ans, nous avons connu une phase difficile. Quand SBB Cargo a décidé de fermer des gares au trafic par wagons complets isolés, nous l'avons appris d'un client qui ne recevait plus son ciment. En 2001, nous avons transféré le transport du charbon à la Mittelthurgaubahn qui nous offrait de meilleures conditions. Une réorientation a ensuite été opérée vers une proximité client, un dialogue et une ouverture renforcés. Notre coopération continue à se développer de manière très prometteuse. Ce qui ne signifie pas pour autant que nous ne puissions pas encore mieux faire. —



<http://bit.ly/holcim-f>  
L'intégralité de la rencontre

**KASPAR E. A. WENGER**

a étudié l'économie d'entreprise à l'Université de Saint-Gall. Il crée en 1994 le bureau d'Holcim en Chine qu'il dirige sur place pendant trois ans. Il est nommé directeur du Marketing et des Ventes en 2000, puis directeur Suisse en 2004 et Area Manager Europe Centrale à l'été 2012. Il est marié et père de trois enfants.

**NICOLAS PERRIN**

est CEO de SBB Cargo depuis 2008 et membre de la direction des CFF. Il a étudié le génie civil à l'EPF de Zurich. Agé de 54 ans, il est marié et vit à Schaffhouse.

# De la «loc du Gothard» au natel

Aucune autre locomotive que l'Ae 6/6 n'aura autant conquis le cœur des Suisses. Cette année, le chemin de fer tourne une page de son histoire: la locomotive du Gothard est mise hors service et part à la ferraille.

Texte: Jean-Pierre Ribler

Photo: Gian Vaitl

En quelques heures, tout est fini. D'énormes tenailles mordent en grinçant dans le métal pour le déchiqueter, et broient, concassent, pulvérisent et désagrègent tout ce qui se trouve sur leur pas-



18 mars: à Ecublens, la Thévenaz-Leduc SA s'attèle à la démolition de l'Ae 6/6 «Ville de Bâle».

sage. De plus de soixante ans de fierté nationale et d'une technologie méritée, il ne reste plus que des amas d'acier et de cuivre et un peu de plastique, le tout trié avec soin. Dans les prochains mois, ce sera le triste sort de la plupart des Ae 6/6, encore utilisées comme engins de réserve et connues sous le nom de locs du Gothard.

## Le symbole du renouveau

«Cela crève le cœur de jeter à la ferraille une si belle loc», avoue Roland Seidel, responsable Gestion de flotte chez SBB Cargo. «Si les fans de chemin de fer sont tristes, mes collègues et les dirigeants le sont aussi. L'Ae 6/6 incarne une énorme passion.» Bruno Lämmli, mécanicien, (cf. interview

p. 26) le confirme: «C'est dur de perdre quelque chose de familier.»

La disparition de ce mythe touche tout le monde. Hormis le fameux Crocodile, aucune autre locomotive n'aura autant conquis le cœur des Suisses. Après la guerre, elle symbolisait le renouveau, la modernité et aussi la fierté nationale. R. Seidel: «L'Ae 6/6 a ouvert une nouvelle ère en Suisse.»

A l'époque, ce nouveau véhicule était le top au niveau mondial: les 6 moteurs de 1000 ch chacun pouvaient lancer des trains de 600 tonnes à une vitesse jusqu'à 74 km/h et tracter 750 tonnes sur une montée de 21 pour mille. Rien de mieux pour circuler sur le Gothard. En tant que première locomotive des CFF, elle pouvait être conduite en position assise. Mais si le peuple l'aimait tant, ce n'était pas que pour sa technologie. Baptisées du nom de cantons, de communes et de villes, les locs arboraient fièrement sur leurs flancs les écussons correspondants. «Ce n'était pas que du marketing, mais une idée qui venait du cœur», explique R. Seidel. «Aujourd'hui, on est plus rationnel et on se contente souvent de numéros. Mais, nous avons fait revivre cette tradition avec la nouvelle loc de manœuvre hybride Eem 923.»

La mise en service d'une nouvelle Ae 6/6 était souvent l'occasion d'une fête populaire dans les lieux concernés. Pour son

premier voyage, elle convoyait toujours au Tessin, via le Gothard, des classes scolaires locales – un événement encore inoubliable pour des milliers de Suisses.

Les 120 Ae 6/6 construites ont desservi pendant 20 ans le Gothard et, en partie, le Simplon. Vers la fin des années 60, elles ont été déplacées en plaine. Devenues trop lentes pour répondre aux exigences du trafic voyageurs, on les a affectées de façon ciblée au trafic de marchandises dans les années 90. Et aujourd'hui, c'est la fin. Jens Galdiks, responsable Technique de flotte chez SBB Cargo, explique: «Aujourd'hui, ces locs ont en moyenne 55 ans. Même si on les révisait complètement, ce qui coûterait des millions, elles ne seraient plus à la



Les grandes pièces sont découpées manuellement au chalumeau en morceaux de plus en plus petits.

hauteur de l'exploitation ferroviaire moderne. Avec leur look des années 40 et leurs composants vieillots, elles finissent par ne plus faire le poids. Il faut savoir l'accepter.»





Les découpes de la locomotive sont triées puis vendues sur le marché du recyclage. Utilisé dans les natels modernes, le cuivre est très prisé.

A 55 ans en moyenne, l'Ae 6/6 a déjà rendu des services au-delà de toute espérance. On estime entre 35 et 40 ans la durée d'exploitation d'une loc moderne. «La longévité de l'Ae 6/6 tient à son solide concept de base et à son credo, à savoir pouvoir remplacer ou modifier toutes les pièces à tout moment. A cela s'ajoute un entretien atten-



La pièce maîtresse de la locomotive de 120 tonnes est fondue puis recyclée.

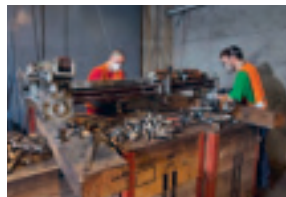
tionné, doublé d'un rapport émotionnel positif. On a pris grand soin d'elle et investit en conséquence dans la maintenance. Pendant longtemps, elle a été LE fleuron des CFF», déclare R. Seidel.

Des 120 locs du Gothard, il n'en reste plus que dix chez SBB Cargo, utilisées comme engins de réserve. Leur dernière intervention aura lieu cet automne lors du «trafic des betteraves», période de la récolte de la betterave à sucre où le trafic de marchandises requiert beaucoup de locs à court terme. «J'espère que nous pourrions encore en vendre un maximum», déclare R. Seidel. Celui qui le souhaite peut exposer le mythe chez lui pour moins de 100 000 francs. Mais il ne pourra pas le conduire. Cette tâche incombe à CFF Historic qui, en gardant six locs opérationnelles, continuera de faire vivre l'héritage historique des CFF pour la postérité. Ce qui ne sera pas vendu partira à la ferraille.

Selon la stratégie de durabilité des CFF, on veillera à un traitement le plus écologique possible. La mise au rebut est actuellement confiée à deux entreprises spécialisées, le but étant de produire un minimum de déchets. L'une de ces sociétés, sise sur les bords du lac Léman, parvient à recycler 98% d'une Ae 6/6.

Avant la démolition, les composants utiles sont démontés: dispositif de sécurité

du train, antennes, appareils de radio, tachymètres, etc. Une fois l'huile vidangée, le démontage peut commencer. 2,5 jours sont d'abord réservés à la dépose des composants électriques. Puis, les caisses de la locomotive sont découpées avec des chalumeaux et de grosses cisailles hydrauliques. Enfin, c'est au tour des gros éléments, tels que roues et essieux, d'être débités en petits morceaux. Les pièces découpées sont ensuite triées par type de matériau, avant de rejoindre le circuit mondial des matières premières, où le cuivre est particulièrement prisé. Une partie de la fameuse Ae 6/6 retrouve ainsi la population suisse: sous la forme de composants en cuivre dans les nouveaux natels. —



Huit jours après: les pièces détachées de la loc sont prêtes pour le marché mondial des matières premières.

## Interview

### «Elle nous épargnait le stress»

Mécanicien depuis 22 ans au dépôt d'Erstfeld, Bruno Lämli (42 ans) peut encore conduire l'une des dernières Ae 6/6. Il pilote des trains spéciaux pour des hôtes ou des convois à la demande de CFF Historic.

**SBB CARGO: M. Lämli, vous souvenez-vous de votre première rencontre avec l'Ae 6/6?**

**BRUNO LÄMMLI:** A 21 ans, c'est en tant qu'aspirant mécanicien que je suis monté dans ma première Ae 6/6. Tout était nouveau et, pour le novice que j'étais, très impressionnant.

**Que représente l'Ae 6/6 pour les mécaniciens?**

Elle a été utilisée pour toutes sortes de trains. Certains mécaniciens l'adoraient, d'autres la détestaient. Mais ce qui compte, c'est que nous retournions le plus souvent sans problème à la maison. On peut dire que l'Ae 6/6 est très fiable.

**Quelle était la particularité de cette loc?**

Je dirais la bonne exploitation de sa force de traction. Avec ses six essieux, l'Ae 6/6 tractait les charges comme des poids plumes, même par mauvais temps. De plus, avec elle, le travail était toujours un peu plus confortable car elle nous épargnait le stress.

**Avez-vous vécu une expérience particulière?**

Beaucoup même. Difficile d'en choisir une. Mais ce qui m'a le plus marqué ce sont les visages radieux des gens dans les gares lorsqu'ils reconnaissaient «leur» locomotive.

**Comment sont, en comparaison, les nouvelles locs?**

Avec l'Ae 6/6, on entendait chaque changement de vitesse, alors que sur les nouvelles locs on commande un ordinateur qui exécute les ordres en silence. Avec l'Ae 6/6, tout se faisait encore manuellement.



[http:// bit.ly/Ae66fr](http://bit.ly/Ae66fr)

Vidéo sur le démontage de la loc du Gothard en accéléré

# «Le projet le plus important de la décennie»

Le projet FAIF de la Confédération doit garantir à long terme le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Selon les CFF, le trafic de marchandises et ses clients devraient aussi en tirer profit.

Texte: Peter Krebs

Après les votations populaires sur le projet Rail 2000 et la NFLA dans les années 80 et 90, la Suisse doit de nouveau prendre une décision déterminante pour l'avenir de ses transports publics. La population votera probablement en février 2014 sur le projet FAIF: «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire». Selon les CFF, il s'agit «du projet ferroviaire le plus important de la décennie».

## Financement et aménagement

FAIF se présente en trois parties. Avec le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le projet crée en premier lieu un financement durable pour le réseau ferré. Deuxièmement, il prévoit un vaste programme d'aménagement à long terme. Ce programme de développement stratégique (STEP) sera mené par étapes et adapté de manière flexible aux nouveaux besoins et évolutions. Enfin, FAIF suggère aussi une façon de configurer la première étape d'aménagement STEP d'ici 2025. FAIF ne se contente donc pas d'indiquer de quelles sources proviennent les fonds mais explique aussi leur affectation. A noter deux éléments fondamentalement nouveaux:

Alors que les gros projets ferroviaires des dernières années nécessitaient des financements propres et à durée limitée, le FIF est illimité dans le temps.

Les contributions du fonds financent, en plus de l'extension, l'exploitation et l'entretien du réseau ferré.

Globalement, beaucoup plus de moyens seront à l'avenir consacrés à ces deux activités centrales. Outre les sources (fonds FTP et conventions de prestations), dans lesquelles la Confédération puise

## Les trois atouts de FAIF

**1** FAIF crée un nouveau financement durable de l'infrastructure ferroviaire. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est illimité et alimenté par des moyens supplémentaires. Il finance tant l'aménagement et le maintien de la substance que l'exploitation du réseau.

**2** Grâce à FAIF, l'infrastructure ferroviaire poursuivra en conséquence son développement dans tout le pays. La performance du réseau sera optimisée par étapes et les goulets d'étranglement résorbés.

**3** L'extension du réseau profite aussi au trafic de marchandises. Plusieurs projets partiels (voies de dépassement, désenchevêtrements, etc.) assurent et augmentent la capacité et la qualité sur d'importants axes et tronçons saturés.

aujourd'hui pour alimenter l'infrastructure ferroviaire, il existe d'autres fonds de 700 millions de francs par an environ. Ils proviennent de la hausse des prix du sillon, de la réduction de la déduction des frais de transport pour les pendulaires au niveau de l'impôt fédéral direct et d'une subvention des cantons.

Cette hausse est de ce fait aussi importante, parce que le réseau est actuellement sous-financé. A moyen terme, les moyens ne suffiront pas à l'exploitation, au maintien de la substance et à l'extension. FAIF garantit aux chemins de fer d'être en mesure, à l'avenir aussi, de proposer à leurs clients une offre performante et financée durablement.

Une première grande étape sera réalisée d'ici à 2025. Elle comprend des projets d'un total de 6,4 milliards de francs, le Parlement ayant presque doublé la proposition de 3,5 milliards du Conseil fédéral. Ceci dans la perspective d'une forte poursuite de la croissance du trafic ferroviaire: qu'il s'agisse du trafic de voyageurs ou de marchandises, la Confédération table sur un fort taux de croissance d'ici à 2030.

## Le trafic de marchandises en profite aussi

Pour Johannes Erhart, responsable Réseau, Développement d'entreprise SBB Cargo SA, «seule la poursuite d'un aménagement de l'infrastructure ferroviaire adapté à la demande» peut permettre une telle croissance du trafic de marchandises: «Pour pouvoir continuer à acheminer dans les délais la marchandise des clients et délester la route, nous avons besoin de sillons de qualité et en nombre suffisant.» >

Pour SBB Cargo, des mesures sur l'axe est-ouest s'avèrent urgentes. Car c'est là que se recoupent les besoins croissants en sillons des trafics de voyageurs et de marchandises. C'est pourquoi la première étape d'aménagement prévoit des expansions sur cet axe. Selon Erhart, à ce titre les exigences du trafic de marchandises porteront plutôt sur la garantie des capacités.

Notamment avec la voie de dépassement au niveau du lac Léman. Le tunnel du lac de Biemme près de Ligerz permettra d'augmenter ponctuellement la capacité au pied sud du Jura. De plus, l'étape d'aménagement 2025 prévoit toute une série de mesures qui couvrent la hausse de la demande dans le trafic de voyageurs sans augmenter la pression sur les sillons dans le trafic de marchandises.

### La deuxième étape d'aménagement

Toutefois, la première étape ne suffira pas à résorber tous les goulets d'étranglement prévisibles sur le réseau des CFF. Le plus urgent est d'intervenir dans la région Aarau-Zurich, où la demande des trafics de voyageurs et de marchandises atteint ses limites. C'est aussi là qu'est l'accès à la gare de triage Limmattal, la plus importante de Suisse. «Ce goulet d'étranglement doit être traité de manière ciblée au plus tard en 2030», affirme Johannes Erhart.

Cela paraît aussi réalisable grâce au FAIF. D'ici à 2030, devrait suivre une seconde étape qui prévoit en principe des

mesures dans cette zone. Le Conseil fédéral élaborera un projet correspondant d'ici 2018. L'horizon de planification de STEP s'étend bien au-delà de 2030. Le programme comprend des mesures à hauteur de 42 milliards de francs environ, réparties selon le degré d'urgence. «Pour SBB Cargo, il est important d'intégrer ses propres besoins dans ce processus», ajoute Erhart. La planification à long terme, incluse dans la planification globale des CFF, sert de base.

Le grand projet FAIF joue aussi un rôle décisif pour le corridor de 4 mètres sur l'axe du Gothard. Le Conseil fédéral souhaite le réaliser d'ici à 2020. Dans son message au Parlement approuvé en mai dernier, il prévoit de le financer, tout d'abord, avec les fonds FTP, puis par le FIF, dès qu'il prendra effet.

Seule condition: que les votants approuvent le projet FAIF. Les chances sont intactes. Lors du vote final, le Conseil des Etats a accepté le projet à l'unanimité et même le Conseil national l'a approuvé à une large majorité. —

**JOHANNES ERHART**  
dirige le département Réseau au sein du Développement d'entreprise chez SBB Cargo. Il est donc aussi responsable du dossier FAIF au sein de SBB Cargo.



### Agenda politique

**JUIN 2013:** Conseil national et Conseil des Etats approuvent le projet FAIF à une large majorité. Lors de la consultation, ils ont augmenté la première étape d'aménagement (6,4 milliards de francs).

**JUIN 2013:** Le comité d'initiative retire l'initiative populaire «Pour les transports publics», dont FAIF est le contre-projet direct.

**FÉVRIER 2014 (SELON PRÉVISIONS):** Le peuple se prononce sur le projet FAIF.

**2016 (SELON PRÉVISIONS):** Les bases légales de FAIF entrent en vigueur. Le projet peut être mis en œuvre.

**2017:** Les prix du sillon seront relevés une seconde fois après 2013. Les recettes supplémentaires font partie intégrante du projet FAIF.

**2018:** Le Conseil fédéral soumet au Parlement la deuxième étape d'aménagement de FAIF. Celle-ci comprend les mesures à mettre en œuvre d'ici à 2030.

**JUSQU'EN 2025:** Mise en œuvre de la première étape d'aménagement de FAIF.

### Opinions

#### «Plutôt un ouvrage en plus»



Tout pays prospère est tributaire d'une bonne infrastructure. Aujourd'hui, les sillons disponibles ne répondent pas toujours aux besoins des chargeurs. Il existe de gros besoins du côté des terminaux. Le fait que des camions attendent trop longtemps un conteneur entraîne un transfert de trafic sur la route. FAIF devrait permettre d'avancer dans la bonne direction. Tous les projets d'infrastructure sont importants. Sans le tunnel du Lötschberg et du Gothard, la Suisse ne serait pas, aujourd'hui, dans une position aussi bonne. Conclusion: mieux vaut créer un ouvrage de plus, pour le rail ou la route, plutôt que d'investir de l'argent dans des courants non durables.

**Hans-Peter Dreier**  
CEO Dreier Transporte-Logistik Suhr

#### «Renforcer le transport ferroviaire»

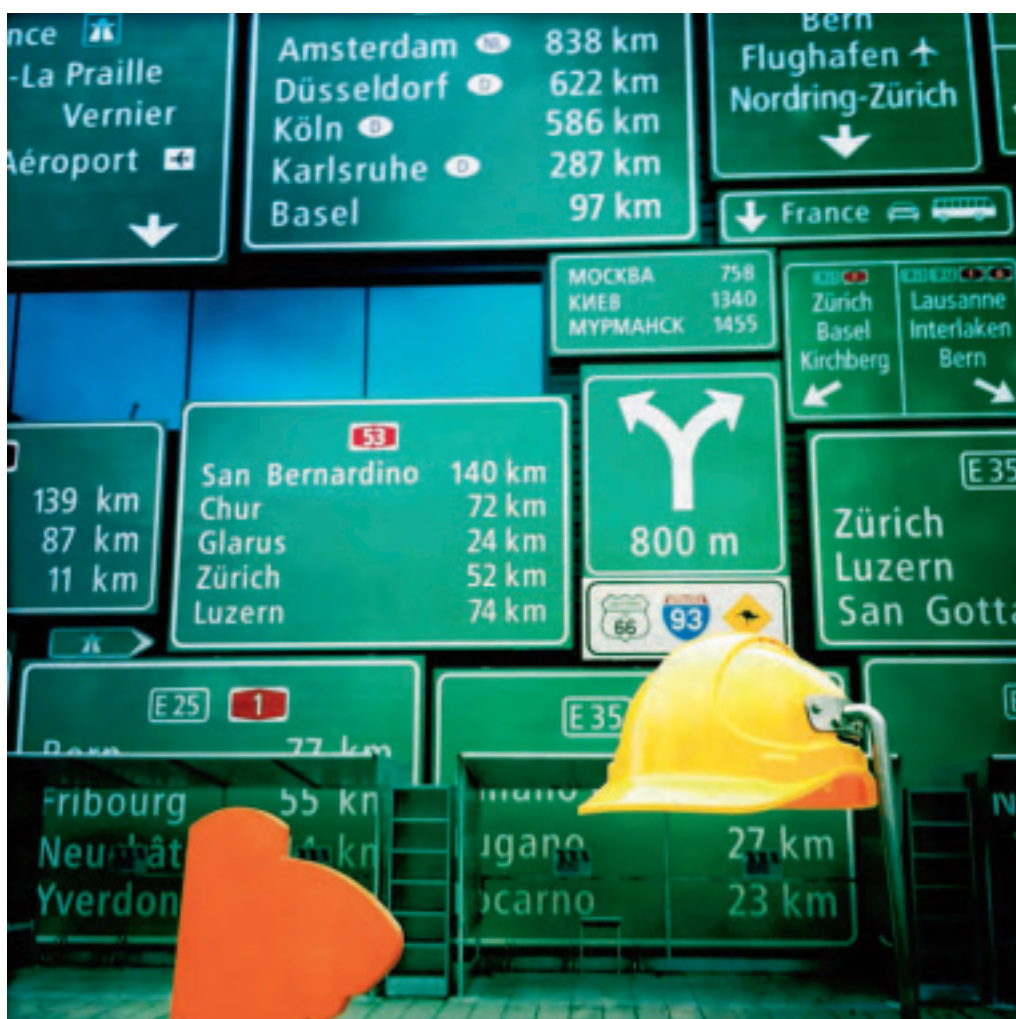


Au cours de la première décennie de ce siècle, le trafic de marchandises, calculé en tonnes-kilomètres, a augmenté d'environ 25% sur la route, tandis qu'il est resté stable sur le rail. Le problème risque de s'amplifier. Le projet FAIF contribue à renforcer le transport ferroviaire. Mais l'aménagement doit répondre de façon plus ciblée aux besoins des chargeurs et non pas en priorité à ceux des opérateurs ferroviaires. Les conditions-cadres doivent aussi être étudiées de manière critique. Exemple: en termes d'économie et de politique des transports, est-il juste de continuer à privilégier le trafic de voyageurs par rapport au trafic de marchandises?

**Bernhard Metzger**  
Responsable de la Direction Logistique Transport Migros; Vice-président de Swiss Shippers' Council (SSC)

# Dans la jungle des panneaux

Markus Bertschi est photographe free-lance et un observateur averti du détail:



«Pour trouver le meilleur chemin, nous disposons aujourd’hui heureusement du système de navigation. Et miser sur le rail permet d’arriver encore plus facilement à destination.»

*Musée Suisse des Transports, Lucerne*

*Nadine Strittmatter, mannequin et partisane du recyclage*

# «Avoir mauvaise conscience a aussi du bon»

Texte: Jean-Pierre Ritler

Photo: Maurice Haas

Nadine Strittmatter a un thème qui lui tient à cœur. Elle s'engage pour la durabilité, comme nul autre dans le monde du mannequinat. Elle est l'ambassadrice de MyClimate, l'un des principaux prestataires mondiaux de mesures de compensation volontaires; elle travaille pour Fair Power, la première plateforme commerciale pour la certification du courant issu de sources renouvelables; et prend fait et cause sur les affiches et annonces de la campagne de recyclage «Je trie», actuellement menée en Suisse.

Elle a une forte personnalité, est intelligente et a ses opinions bien à elle. Pire encore: elle ne mâche pas ses mots. Et, malgré cela, elle connaît le succès. Malgré cela? «Une jeune fille qui travaille dans le mannequinat est endoctrinée pour ne pas penser par elle-même.» Exprimer ses opinions ou se rebeller sont des choses que les agences n'admettent pas et qui sont mal vues lors des castings», explique Nadine Strittmatter. Pourtant, la jeune femme de 28 ans, originaire de Baden (AG), a réussi à s'imposer comme la seule véritable top model de Suisse.

## La personnalité compte

Tout commence quand à 16 ans elle décroche la 5<sup>e</sup> place du concours Elite Model Look. Elle s'installe alors à Paris où elle ne tarde pas à être remarquée par Chanel et Dior. Depuis, elle pose pour les plus grands du métier devant les objectifs du monde entier. Son agenda tient de l'exploit logistique: elle enchaîne les rendez-vous au quotidien – castings, fittings, shootings ou interviews.

Dans cette branche, 13 ans de succès sont déjà presque une éternité. «Les meilleurs modèles se distinguent par leur personnalité et non par leur beauté», déclare Nadine. «Les top models ont tous à cœur un thème pour lequel ils s'engagent. C'est là la différence avec les mannequins qui n'ont qu'une courte carrière.»

## Le train avant tout

Ce n'est qu'au fil du temps qu'elle a pris conscience de la durabilité. Nadine: «J'ai grandi à la campagne, donc proche de la nature. Mais c'est en voyageant que j'ai compris combien la protection de l'environnement était importante. J'ai constaté qu'à l'échelle mondiale beaucoup de gens s'investissent pour la défendre. A l'époque, la Suisse était un peu à la traîne dans ce domaine, contrairement, par exemple, à la Californie, déjà bien plus avancée. Mais j'ai aussi vu que le manque de vigilance pouvait entraîner de nombreuses dérives.»

Sa propre branche montre qu'il faut agir. «Hélas, la conscience environnementale fait encore défaut dans le monde de la mode. Il y a bien quelques exemples, comme Stella McCartney notamment, mais ils font encore figure d'exception.» Trouver une mode durable reste très difficile.

Pour sa part, Nadine essaie de respecter autant que possible la nature. «Je répare tant que je peux mes tenues préférées. Je donne aussi beaucoup, notamment aux collectes de vêtements. L'an dernier, j'ai fait la tournée des villages du Mozambique avec SolidarMed. J'ai vu là-bas que les vêtements arrivaient bel et bien à destination.»

En voyage, Nadine veille à gaspiller le moins possible de ressources. «Je privilégie au maximum le train», affirme-t-elle. Un moyen de transport plus respectueux de l'environnement mais aussi plus pratique qui permet de travailler, téléphoner, etc. «Mais pour être franche: je prends beaucoup l'avion, c'est mon job. Sur ce plan, mon bilan CO<sub>2</sub> est catastrophique.»

A-t-elle mauvaise conscience? «Ce serait grave si ce n'était pas le cas», avoue-t-elle. «Mais avoir mauvaise conscience a aussi du bon – cela m'incite à agir.»

Nadine Strittmatter a décidé de s'engager pour faire passer le message et sensibiliser la société – que cela plaise ou non à la branche. «Rester authentique est pour moi essentiel si je veux pouvoir me regarder tous les jours dans la glace et me sentir bien. J'ai été élevée ainsi et c'est aussi le conseil que je donne aux jeunes mannequins: n'essayez pas d'être quelqu'un d'autre et assumez votre personnalité.» –



[blog.nadinestrittmatter.com](http://blog.nadinestrittmatter.com)

Planet Nadine – le blog de Nadine Strittmatter

<http://www.nadinestrittmatter.com>

Site web de Nadine Strittmatter

<http://www.ich-trenne.ch>

«Je trie» – la campagne pour le recyclage de Swiss Recycling



Son agenda tient de l'exploit logistique:  
le mannequin Nadine Strittmatter lors  
du shooting SBB Cargo.



**SBB CFF FFS Cargo**

## Nous sommes là où la nature est importante.

Notre pensée est aujourd'hui déjà orientée vers l'avenir. C'est pourquoi nous misons sur des prestations de transport durables préservant les ressources. Ainsi, nous rendons le trafic ferroviaire unique et précieux en termes d'environnement pour le site économique qu'est la Suisse. Pour des transports écologiques.  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

