

Comme un train sans fin

Migros a misé très tôt sur le rail. Ainsi, depuis un demi-siècle, Aproz Sources Minérales, une filiale de M-Industrie, dispose de son propre terminal ferroviaire, qui a déjà vu transiter plus de 4,2 milliards de litres de boissons.

Barthélémy Mariéthoz conduit une machine dont la force de traction rendrait jaloux n'importe quel chauffeur de camion. De sa cabine de pilotage, ce solide Valaisan de 46 ans dirige une puissante locomotive électrique de 6000 chevaux. « Cette motrice permet de tirer des trains de marchandise qui atteignent parfois jusqu'à un demi-kilomètre de longueur, explique ce collaborateur de CFF Cargo durant une pause. Je communique par radio avec le collègue qui se trouve en queue de convoi, car je ne peux souvent plus voir les derniers wagons. »

Il n'est dès lors guère étonnant que le conducteur de la locomotive ne puisse accorder le moindre regard à ce beau paysage du Valais central et à ses montagnes escarpées.

Barthélémy Mariéthoz pilote à présent un train vide, qu'il ramène de la gare d'Ardon au site tout proche de l'entreprise Aproz Sources Minérales. C'est un jour sans nuage en ce début d'été, où la chaleur embrase la vallée du Rhône. Les montagnes s'élèvent de part et d'autre de la voie, dont la plus imposante, le Haut-de-Cry, se distingue par sa double cime se découpant sur le ciel bleu.

Au bout du trajet, le train s'engouffre dans la vaste halle de chargement d'Aproz. On comprend en la voyant que cette filiale de M-Industrie est aussi le plus important fournisseur suisse d'eaux minérales. On y aperçoit en effet de ver-

tigineux empilements de palettes chargées de bouteilles. Elles contiennent de l'eau riche en minéraux provenant de sources montagneuses proches, dont seuls quelques initiés connaissent l'emplacement. Outre ce précieux liquide, Aproz produit aussi du sirop et conditionne des boissons de table comme Pepsi, 7up et Orangina.

Plus de 90% des eaux sont transportées par le rail

« Ce sont entre trente et cinquante wagons chargés de marchandises qui quittent chaque jour notre entreprise, explique le chef du marketing d'Aproz, Charles-Henri Fournier. Selon que le temps est à la pluie ou à la canicule, la demande des magasins Migros fluctue dans les différentes régions de Suisse. Quant aux promotions sur les boissons, elles se ressentent aussi chez nous. »

La cargaison est convoyée sur rail depuis la halle de chargement jusqu'au centre de distribution national de Migros et aux centrales d'exploitation des coopératives qui disposent toutes de leur terminal ferroviaire.

Mais avant que Barthélémy Mariéthoz ne puisse démarrer sa locomotive, le train doit être chargé selon les règles. Les portes métalliques coulissantes sont ouvertes sur toute la longueur du train. Les chariots élévateurs électriques se déplacent en silence à travers la halle et effectuent leurs manœuvres avec précision →



Charles-Henri Fournier, chef du marketing d'Aproz (à gauche), et Michel



Jusqu'à un million de litres de boissons sont conditionnés chaque jour à Aproz dans des bouteilles de PET.



Charbonnet, directeur, ici photographiés à bord d'un ancien wagon, sont fiers de la longue tradition ferroviaire de leur entreprise.



Les trains entrent directement dans la halle de stockage où des transpalettes chargent les wagons.



Trois à quatre fois par jour, les trains de marchandises franchissent le pont qu'Aproz a fait construire sur le Rhône il y a cinquante ans.

CONCOURS

Oasis s'invite à ton anniversaire!



Joue et gagne
plein de cadeaux
rigolos sur
oasisfun.ch

Nouveau format 1.5l!



Règlement du jeu sur www.oasisfun.ch

Oasis est en vente à votre Migros

Puis-je encore conclure une prévoyance à plus de 50 ans?



Oui, tout simplement. Et même
sans examen de santé.

Découvrez la solution de prévoyance
PRIVILÈGE sur www.generali.ch/privilege
ou au numéro gratuit 0800 881 882.

Simplement

 **GENERALI**

Commandez une offre personnelle

Oui, je souhaite recevoir une offre sans engagement pour PRIVILÈGE.

Monsieur Madame

Nom: _____

Prénom: _____

Rue/n°: _____

NPA/localité: _____

Date de naissance: _____ (jour/mois/année)

Profession: _____

Nationalité: _____

Permis de séjour: B C

Tél.: _____

E-mail: _____

Prime mensuelle souhaitée:

CHF 100.- CHF 150.- CHF 200.- CHF 500.-

autre prime mensuelle CHF _____ (inscrire la prime désirée, mais au minimum CHF 80.-)

Mode de paiement souhaité:

mensuel trimestriel semestriel annuel

Durée d'assurance souhaitée:

____ ans ou jusqu'à mon 85^e anniversaire

(durée: min. 10 ans, max. 20 ans, âge terme max. 85 ans)

Mon numéro CUMULUS:

2099

Le numéro CUMULUS (voir sur la carte CUMULUS, en dessous du code-barres) est utilisé exclusivement pour l'attribution du cadeau de souscription et sera ensuite supprimé.


**RECEVEZ 2500 POINTS
CUMULUS A LA CONCLUSION DU CONTRAT**
Valable uniquement chez GENERALI Direct jusqu'au 30.09.2011

Envoyez ce coupon aujourd'hui encore à: GENERALI Direct, Case postale 1038,
8134 Adliswil 1, ou au **numéro de fax gratuit 0800 888 020. Info gratuite**
0800 881 882, www.generali.ch/privilege, date limite d'envoi: 1^{er} septembre 2011

→ pour amener les palettes chargées de bouteilles dans les wagons. Cinq logisticiens s'emploient à cette tâche. Le chef du marketing observe le ballet des chariots avec un sourire de satisfaction. «Trois à quatre fois par jour, un train de marchandises comme celui-ci quitte notre entreprise. Au final, 91% de nos livraisons sont transportées par le rail.»

L'étroite collaboration entre Aproz et les CFF n'est pas une nouveauté, car elle existe depuis cinquante ans. De 1959 à 1961, Aproz a en effet fait construire sa propre connexion ferroviaire, soit 3,5 km de ligne privée. De plus, la société a également fait bâtir un pont sur le Rhône.

Une liaison ferroviaire, un acte pionnier

«Plusieurs décennies avant que le développement durable ne soit dans toutes les bouches, notre entreprise a transféré ses marchandises sur le rail, souligne le directeur d'Aproz, Michel Charbonnet. Des raisons tout à fait pratiques ont motivé ce choix. Nous produisons en effet dans une région relativement périphérique par rapport à la Suisse. Or, sur les longues distances, le chemin de fer a toujours été le moyen de transport le plus



Barthélémy Mariéthoz conduit des trains pouvant mesurer jusqu'à 500 mètres de long.

efficace pour les marchandises lourdes.»

Depuis un demi-siècle, Aproz a déjà acheminé des quantités considérables d'eau minérale par le rail. Les trains de marchandises ont transporté quelque 4,2 milliards de litres, soit un volume qui pourrait remplir 1445 piscines

olympiques. Ces livraisons par rail représentent un bienfait considérable pour l'environnement, car on estime que ce ne sont pas moins de 20 millions de litres de diesel au total qui auraient été consommés si cette marchandise avait dû être acheminée par camion. Avec cette quantité de carburant, une

VW Golf pourrait faire 8333 fois le tour de la terre.

Cet acte pionnier d'Aproz, s'inscrit dans la stratégie de transport globale de Migros. Depuis des décennies, le distributeur réalise ses propres terminaux ferroviaires partout où cela est possible. Ce ne sont pas seulement les centres de distribution nationaux et les centrales d'exploitation des coopératives, mais pratiquement toutes les filiales de M-Industrie qui sont directement reliées au réseau CFF. Il n'est donc pas surprenant que Migros soit le principal client de CFF Cargo (*lire encadré*).

Entre-temps, le train de Barthélémy Mariéthoz est déjà prêt pour le prochain trajet. Le conducteur s'offre une bouteille d'Aproz avant de grimper dans sa cabine et de quitter la halle ombragée pour rouler à nouveau sous un soleil brûlant.

En ce moment, il semble plutôt que ce soit un été chaud qui s'annonce. Autant dire que les collaborateurs d'Aproz et de CFF Cargo auront fort à faire. Lors de la canicule de 2003, la société valaisanne avait rempli jusqu'à quatre cents wagons de bouteilles par semaine pour calmer la soif des Suisses.

Michael West

Photos Christophe Chamartin

Grand concours du jubilé

Jusqu'au 30 septembre 2011, les CFF et Migros organisent un grand concours. Parmi les lots figurent un **abonnement général familial et plusieurs prix immédiats d'une valeur totale de 50 000 francs**. Pour y participer, il suffit d'entrer sur le site www.migros.ch/aproz-fr le code figurant au dos des étiquettes des bouteilles de 50 cl, 1 l et 1,5 l d'Aproz cristal, medium et classic.



«Migros est le principal client de CFF Cargo»

Bernhard Metzger, directeur de la logistique des transports Migros et membre de la direction, s'exprime au sujet de l'avenir de l'approvisionnement des marchandises.

Quelle est l'importance du transport par rail pour Migros?

Chaque fois que cela est possible, nous utilisons le train, et ce, pour préserver l'environnement. Ce sont ainsi 80 000 wagons qui circulent chaque année pour Migros. Ceux-ci transportent plus d'un million de tonnes de marchandises. De ce fait, Migros est le principal client de CFF Cargo, devant La Poste Suisse.

Qu'est-ce que Migros a entrepris pour être si bien connectée au rail?

Cela a demandé de nombreuses années de travail. Depuis un demi-siècle déjà, Migros s'emploie ainsi de manière conséquente à compléter ses connexions au réseau CFF. Chaque fois que Migros a construit ou repris une exploitation industrielle, elle a aussitôt investi dans une infrastructure ferroviaire. Elle a toujours construit ses propres voies et financé l'entretien de ces tronçons. Dans maintes entreprises, Migros dispose de plus de sa propre équipe de conducteurs et de manutentionnaires.

Migros pourra-t-elle faire transiter encore plus de marchandises par le rail?

Les volumes de fret ont augmenté pour atteindre un niveau très élevé ces dernières années. C'est surtout pour les marchandises importées qu'il existe encore une marge d'évolution. Mais cette croissance a aussi ses limites. Les gens sont toujours plus nombreux à voyager en train, et le transport de personnes a la priorité. Les voies ne sont donc souvent pas libres pour le transport de marchandise durant la journée. De plus, certains produits

frais ne s'y prêtent pas. Les salades «De la région», par exemple, ne peuvent pas être livrées de nuit par le train.

Il sera donc impossible de renoncer totalement aux camions à l'avenir?

Oui et c'est pourquoi il est très important de disposer d'un parc de véhicules moderne qui puisse notamment remplir certaines exigences en matière d'émissions de CO₂. Actuellement, nous testons ainsi des camions à système de propulsion hybride.