

Ils choisissent le train

LONZA VIÈGE ► L'entreprise va économiser 2000 camions par année pour la livraison de ses engrais en desservant l'agriculture suisse par le train depuis le canton de Berne.

PASCAL CLAIVAZ

La fabrication d'engrais pour l'agriculture suisse ne pèse que 2% du chiffre d'affaires général du groupe Lonza. Pourtant, son transport lui coûte jusqu'à 2000 trajets par camion chaque année. Les jours de pointe, jusqu'à 80 poids lourds entrent et sortent du site de Viège.

Lonza a décidé de changer de tactique et de faire transporter ses engrais en vrac par le train. Ils partiront de Viège et transiteront par la ligne du Simplon et Lausanne jusqu'au centre logistique de Roggwil, près de Langenthal dans le canton de Berne.

Là-bas, ils seront disponibles pour la distribution à l'agriculture suisse. Cette mutation logistique fera tomber la part du transport routier de Lonza des 22% actuels à 2% en janvier 2006. Le reste des transports se pratique, à l'heure actuelle déjà, par le chemin de fer.

Les engrais seront transportés par trains marchandises de 280 mètres de long, tous les deux jours au départ de Viège.

Le projet a mobilisé quatre partenaires: le service de logistique de Lonza Viège sous la direction de Heinz Hänni et la société Agroline AG sous la responsabilité de Francis Imboden, tout d'abord. Celle-ci assure la distribution et la vente des engrais de Lonza et de Chimie Uetikon en Suisse pour une quarantaine de millions de francs suisses. Cela représente 35% du marché suisse. Il s'agit du seul engrais agricole fabriqué en Suisse, tout le reste étant importé.

Les glissements d'Hercule

Le transport par trains est assuré par Raillogistic qui, grâce à Lonza, réalise la première partie de son projet «Herkules». Son système de «glissement latéral» des conteneurs du wagon directement sur le pont du camion ne nécessite pratiquement aucun espace.

Plus besoin des immenses aires de transbordements qui dévorent des centaines d'hectares. «Nous commençons avec Lonza, mais à l'avenir nous voulons étendre cette infrastructure à d'autres produits», expliquait le chef du projet Beat Wegmüller. «Avec ce système simple, nous pouvons organiser des arrêts de transbordements tous les vingt kilomètres: à Sierre, Sion, Martigny, Aigle, Fribourg, etc., jusqu'à Coire en passant par Zurich et Saint-Gall. Ainsi, toute la Suisse serait couverte par un réseau serré.» Pour le moment, c'est le centre logistique de Roggwil dirigé par Leo Schiess qui se charge du stockage et de la mise en conteneurs des engrais de Lonza.

Selon Heinz Hänni, le bilan écologique de son initiative sera exemplaire. Les coûts demeureront neutres pour l'industrie chimique viégeoise, qui pourra se concentrer sur la production et abandonner la logistique. Les coûts humains seront neutres également, puisque les six à neuf collaborateurs concernés seront replacés à l'intérieur de l'usine et qu'il n'y aura aucun licenciement. Seule ombre au tableau: les transporteurs routiers valaisans y perdront des contrats.



Les quatre partenaires de la logistique ferroviaire de Lonza Viège: Beat Wegmüller Raillogistic, Leo Schiess Centre logistique de Roggwil, Heinz Hänni Logistique Lonza, Francis Imboden Agroline. LE NOUVELLISTE

BRÈVES

EFG INTERNATIONAL Placement en Bourse

EFG International, holding d'EFG Bank, active dans la gestion de fortune, lance la procédure devant le conduire à entrer à la Bourse suisse. Le prix oscillera entre 34 et 41 francs par action. Le groupe zurichois veut placer jusqu'à 27,71% de son capital. La fourchette arrêtee devrait assurer une capitalisation boursière comprise entre 5,2 et 6,2 milliards de francs, en intégrant les actions détenues par la maison mère EFG Group et le personnel. La souscription s'est ouverte hier pour se terminer le 6 octobre, a indiqué EFG International.

SWISS Conseil d'administration réduit

La compagnie aérienne Swiss, en cours d'intégration dans Lufthansa, a réduit son conseil d'administration de huit à cinq membres. Le conseil élitait hier après-midi son nouveau président Rolf Jetzer, qui succède à Pieter Bouw. La composition du conseil d'administration a été approuvée par l'assemblée générale extraordinaire, qui s'est réunie jeudi matin à Bâle.

Au total, 53 actionnaires représentant 99,4% du capital actions étaient présents. L'assemblée n'a duré qu'une heure. L'élection de deux nouveaux membres et la réélection de trois anciens du conseil d'administration n'a été qu'une formalité réglée en quelques minutes.

ÉCHANGES JAPON-VALAIS

Le patron de Komatsu visite Neuwerth



Takeo Shibuya, numéro 1 de Komatsu, en visite chez Neuwerth à Ardon. Il est entouré de Patrice et Marie-Thérèse Neuwerth. LDD

Neuwerth Logistics à Ardon célébrera en 2006 ses 30 ans d'activités dans le domaine de l'élevateur. Cette entreprise a reçu récemment la visite de Takeo Shibuya, président mondial de Komatsu Forklift International, qui a décidé de prolonger son séjour d'affaires en Europe afin de visiter un importateur général de cette marque mondialement connue.

Son choix s'est porté sur la Suisse et en particulier sur Neuwerth Logistics S.A. qui est le distributeur officiel pour notre pays de la marque Komatsu dans le secteur des chariots élévateurs.

Patrice Neuwerth, patron de la société basée à Ardon, assisté de son épouse Marie-Thérèse, a organisé la visite éclair de M.

Shibuya sur le sol valaisan. Le président mondial de Komatsu et deux de ses collaborateurs importants, ainsi que la direction de la société Neuwerth Logistics S.A., ont notamment été accueillis à la villa De Riedmatten, à Sion, par le conseiller d'Etat Jean-Michel Cina, chef du Département de l'économie et du territoire et par Martin Meyer, de la Direction du développement économique du Valais.

On a parlé bien sûr économie au cours du repas qui a suivi et Jean-Michel Cina s'est dit impressionné par l'importance du groupe Komatsu qui occupe plus de 35 000 employés sur les cinq continents. Avant de partir, la délégation japonaise a bénéficié, coutume oblige, d'une dégustation dans une cave valaisanne. C/VP

BILLET

Qu'a fait la Confédération avec l'argent de l'essence?

PAR VINCENT PELLEGRINI

Les hausses vertigineuses du prix de l'essence vont bien finir par freiner la croissance (elles s'ajoutent aussi à la RPLP) et par toucher dans leur mobilité les personnes au revenu modeste. La Confédération doit-elle dès lors renoncer à une partie des taxes exorbitantes qu'elle touche sur les carburants? Elle s'y refuse catégoriquement et on la comprend. En effet, une part importante de l'argent que l'automobiliste sort de son porte-monnaie lorsqu'il fait le plein tombe en espèces sonnantes et trébuchantes dans l'escarcelle de la Confédération et ses divers fonds de tiroirs. Impôt sur les huiles minérales (plus de 43 centimes par litre d'essence) auquel il faut ajouter la surtaxe de 30 centimes permettent à Berne d'amasser un véritable trésor de guerre.

Sur les 4,9 milliards de francs qu'a rapportés la taxation de l'essence en 2004, seuls 3,45 milliards sont passés dans le compte routier car 1,48 milliard sont tombés directement dans les caisses de la Confédération. L'état du fonds de réserve routier (environ 4 milliards de francs) prouve d'ailleurs que la Confédération a en fait dépensé ailleurs que dans les routes des milliards de francs normalement destinés au trafic. C'est un «hold-up financier, législatif et moral» pour reprendre l'expression dont usaient les Citoyens A9 en faveur de l'achèvement de l'autoroute dans le Haut-Valais. Si l'on ne veut pas abaisser les recettes de la Confédération sur l'essence, il faudrait au moins qu'elles soient affectées conformément à la loi.

Les calculs ont été faits: les automobilistes valaisans, en payant à la pompe leurs taxes sur les carburants, ont déjà plus que largement financé en quarante-cinq ans leur autoroute des portes de Saint-Maurice à Brigue (entre les taxes sur l'essence et la vignette autoroutière, le Valais donne à Berne 215 millions de francs par an et depuis les années 1960, avec les intérêts composés, ce montant s'élève à 6 milliards de francs).

Et il y a encore une dernière anomalie. La TVA de 7,6% s'applique non seulement aux carburants, mais aussi aux impôts et surtaxes grevant ces produits pétroliers. TVA qui a rapporté à la Confédération 120 millions de francs de revenus supplémentaires depuis décembre 2003, sur le dos des automobilistes. Là aussi, une correction s'impose lors du prochain débat sur l'unification des taux de la TVA par exemple.