

PERSPECTIVES

FRET

n°12 • Septembre 2008 • www.fret.sncf.com

690 0 541-8 P

Restaurer, moderniser, développer le wagon isolé

***Rencontre : Luc Nadal fait le point
sur les enjeux de Fret SNCF***

***À la conquête
de marchés internationaux***



SOMMAIRE

FAITS MARQUANTS

03 • La Direction du Fret se regroupe

À LA UNE

04 • Point d'étape sur la réorganisation industrielle

Luc Nadal passe en revue les grands chantiers de transformation de l'activité...

SERVICE CLIENT

06 • Clic Services toujours plus vite

Le portail Clic Services s'enrichit pour une relation client toujours plus fluide et efficace.

08 • Swing, mode d'emploi

Revue des chantiers en cours et de leurs conséquences pratiques.

ENJEUX

10 • Cap à l'international

Dans un contexte porteur, l'entreprise adopte une stratégie offensive.

ÉCRIVEZ-NOUS

N'hésitez pas à nous faire parvenir vos impressions, vos commentaires, vos expériences à l'adresse suivante : publicationsfret@sncf.fr

LA DIRECTION DU FRET SE REGROUPE

Au cours de l'été, toutes les équipes de la Direction du Fret, celles des Centres opérationnels (Centre de Service Clientèle par exemple) et la Direction générale de Fret ont quitté leur site respectif pour se retrouver à Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine).

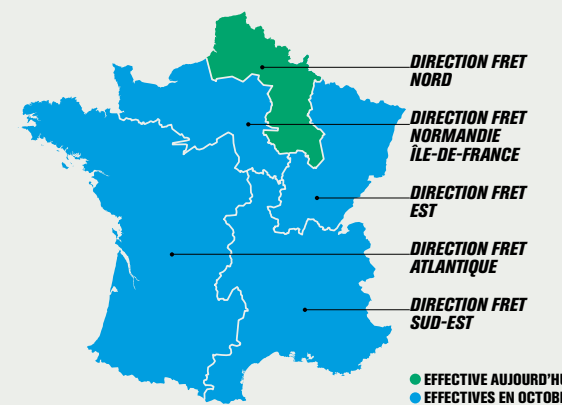
Ce regroupement achevé ce mois-ci facilite les synergies entre les équipes et un dialogue permanent au bénéfice de nos clients.



@ **RESTONS EN CONTACT**
24 H/24 ET 7J/7 AVEC
Clic Services Fret SNCF

Direction Nord : une étape importante dans la modernisation de l'outil de production

Créée le 1^{er} juillet 2008, la Direction Nord est le premier des cinq territoires de production sur lesquels Fret SNCF s'appuiera pour optimiser la productivité et la qualité de service. En supervisant à 100% ses moyens de production, la nouvelle entité introduit trois grandes évolutions synonymes de progrès pour les clients : des équipes entièrement centrées sur les priorités du fret : une ligne hiérarchique simplifiée et raccourcie pour une réactivité optimale : une implication des agents renforcée.



À LA UNE

Point d'étape sur la réorganisation industrielle

Acquisition de Geodis, déploiement du haut débit ferroviaire, réforme de l'organisation du travail, rénovation du wagon isolé... Luc Nadal, nouveau Directeur général adjoint de la Branche Transports et Logistique en charge des entreprises ferroviaires et Directeur de Fret SNCF, passe en revue les grands chantiers de transformation de l'activité.

LA SNCF A PRIS LE CONTRÔLE DU LOGISTICIEN GEODIS. QUELLES SONT LES SYNERGIES ESCOMPTÉES ?

LUC NADAL : Nous allons d'abord compléter nos offres, traditionnellement sectorielles, en apportant des réponses plus globales et plus pertinentes aux enjeux logistiques des clients. Deuxième intérêt de ce rapprochement : l'internationalisation de nos solutions ferroviaires. La forte présence de Geodis en Europe renforcera notre capacité commerciale auprès des chargeurs dont les besoins sont internationaux. Enfin, je crois que le mélange des cultures sera une source d'enrichissement mutuel, notamment en favorisant l'avènement d'un nouveau rapport au temps et d'une préoccupation économique plus marquée chez Fret SNCF. Je précise qu'aucune synergie opérationnelle n'est au programme, ce qui signifie que l'acquisition de Geodis ne se soldera pas par des suppressions de poste. La nécessité de restaurer notre compétitivité suppose déjà assez de sacrifices au sein de Fret SNCF...

QUELLES SONT LES SOCIÉTÉS PLACÉES SOUS VOTRE AUTORITÉ ? QUELS SONT LES AVANTAGES DE CE GROUPEMENT POUR LES CLIENTS ?

L. N. : Outre Fret SNCF, j'assure le pilotage des entreprises de traction ferroviaire (VFLI, SNCF Fret Benelux, SNCF Fret Italia, Freight Europe UK, SNCF Fret Deutschland et ITL) et des opérateurs de transport combiné de la Branche (Naviland Cargo, Novatrans, Froidcombi et Districhrono), selon un registre dépendant de notre niveau de contrôle et en respectant les intérêts propres de chaque entité. Mon objectif est de jouer sur la complémentarité entre ces différents acteurs pour construire des solutions optimisées, et notamment des trafics de bout en bout à l'échelle européenne. Fret SNCF étend la pratique du partenariat



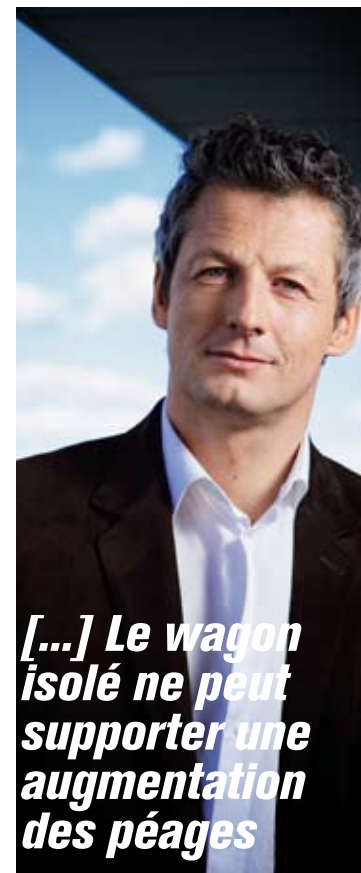
au-delà de sa sphère de contrôle : dans chaque pays, nous qualifions des entreprises au vu de leur aptitude à procurer un bon rapport fiabilité/prix à nos clients. Cette politique européenne est encore naissante, mais elle représente un enjeu majeur pour les années à venir.

OÙ EN EST LE DÉPLOIEMENT DU PROGRAMME DE HAUT DÉBIT FERROVIAIRE ?

L. N. : Nous sommes dans les temps pour quatre des cinq axes de transformation annoncés. Les anciennes unités d'affaires sont devenues cinq pôles d'activités en charge de la conception, de la commercialisation et du suivi de l'offre de service. Dès le mois d'octobre, chaque entité disposera

d'une équipe pour assurer la gestion des commandes, des flux, des ressources et de l'information des clients : ces « plateaux marchés » seront les interlocuteurs uniques et responsables tant attendus par les clients. L'intégration industrielle est aussi en bonne voie, avec la mise en place des cinq directions (territoriales) Fret. La polarisation de nos équipes sur les aspects opérationnels du fret conduira, j'en suis sûr, à un bond significatif en matière de fiabilité et de flexibilité. Deux autres chantiers progressent à grands pas : le nouveau service du wagon isolé et la mise en œuvre du nouveau programme d'amélioration continue de la qualité, « Toujours plus

ENTRETIEN AVEC : LUC NADAL



[...] Le wagon isolé ne peut supporter une augmentation des péages

du fret. Nous n'avons pas convaincu les organisations syndicales que la pérennité de Fret SNCF dépendait pour partie de la compétitivité de ses ressources : je le regrette. En revanche, j'ai acquis la conviction que les cheminots sont prêts à consentir des efforts importants pour augmenter leur productivité et nous aider à exploiter toute la force de notre organisation. C'est pourquoi j'ai lancé, il y a quelques semaines, un appel au volontariat afin de réunir toutes les personnes désireuses de contribuer à un nouvel équilibre social, garant à la fois de leurs intérêts et du développement du fret.

FIN 2007, 262 GARES ONT ÉTÉ FERMÉES AU WAGON ISOLÉ. ENVISAGEZ-VOUS D'ABANDONNER CE SEGMENT, COMME LE DISENT CERTAINES RUMEURS ?

L. N. : Nullement. C'est un contresens. Fret SNCF est très attaché au lotissement et j'estime qu'il est tout à fait possible d'amener ce service à l'équilibre économique. La difficulté réside dans le fait qu'une fois le réseau déployé, le wagon isolé s'apparente à un système à coûts fixes, dont la rentabilité est conditionnée par son niveau d'utilisation. L'enjeu essentiel est donc de convaincre nos clients qu'ils disposeront bientôt d'un service de transport européen attractif. Je vais bientôt m'y attacher en dévoilant les ambitions de Fret SNCF d'ici à 2009. Nous investissons beaucoup : restructuration du réseau de transport, mise en place d'un système de pilotage industriel garantissant un niveau de qualité inédit, développement d'un système informatique permettant de suivre tous les trafics et conception de nouvelles offres commerciales que nous testerons bientôt sur le marché.

L'ABSENCE DE RÉGULATION DU RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS PÉNALISE LOURDEMENT L'ACTIVITÉ FRET. QU'ATTENDEZ-VOUS DE LA FUTURE AUTORITÉ DES TRANSPORTS ?

L. N. : La situation est paradoxale. Alors

que les pouvoirs publics souhaitent ardemment le développement du fret ferroviaire, la SNCF et ses concurrents rencontrent d'immenses difficultés pour se faire attribuer des sillons de qualité, c'est-à-dire rapides et stables dans le temps. À titre d'exemple, nous n'avons pas les moyens de satisfaire un constructeur automobile qui souhaite faire circuler six allers et retours par jour entre Bruxelles et Hendaye. Deux facteurs sont plus particulièrement en cause : la multiplication des chantiers de modernisation des infrastructures, qui réduit la capacité du réseau, et la prédominance culturelle des services voyageurs. Le deuxième sujet dont la commission de régulation devra s'emparer est celui du montant des péages. Le wagon isolé ne peut supporter une augmentation des péages et le service de trains massifs ne le pourrait qu'à condition d'obtenir des sillons de bien meilleure qualité. Toutes ces problématiques de politique publique doivent être considérées à leur juste mesure.

QUEL BILAN TIREZ-VOUS DU PREMIER SEMESTRE 2008 ? QUELLES SONT LES PERSPECTIVES POUR LA FIN DE L'ANNÉE ?

L. N. : Les quatre premiers mois ont été bons, mais l'activité a beaucoup fléchi en mai, juin et juillet, mois qui ont aussi été marqués par quelques mouvements sociaux. Nous constatons une légère reprise fin août. Du fait du ralentissement économique, le second semestre devrait être difficile : Fret SNCF n'est pas en mesure d'adapter son organisation en quelques mois, ce qui le rend très sensible aux retournements de conjoncture. Pour compenser cet effet, nous avons engagé un programme visant à satisfaire toutes les demandes de nos clients en flexibilisant davantage nos moyens. Il y a là un important gisement de développement de nos trafics. ●

pro, les clients feront la différence », qui vise notamment à introduire un surcroît de rigueur dans les gestes métiers.

EN REVANCHE, LA RÉFORME DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL N'A PAS ÉTÉ MENÉE. POURQUOI LA DIRECTION DE LA SNCF A-T-ELLE RENONCÉ À IMPOSER SON PROJET ?

L. N. : Notre réglementation du travail, commune au Fret et aux services Voyageurs, n'est plus adaptée : parce qu'elle a été construite dans un contexte de monopole où il n'était pas possible de comparer les pratiques des entreprises ; et parce qu'elle ne tient pas compte des caractéristiques propres de chaque activité, comme par exemple la dominante nocturne et le caractère moins programmable

SERVICE CLIENT

Clic Services toujours plus utile

Le portail Clic Services gagne en exhaustivité et en qualité pour une relation client toujours plus fluide et efficace.

Le portail multilingue Internet Clic Services Fret SNCF, lancé en juillet 2007, comporte quatre outils gratuits permettant aux clients de piloter en ligne l'ensemble de leur relation à Fret SNCF (commande@RESAFRET, e-LV, info@RESAFRET et Info Facture).

Depuis son lancement, le portail enregistre plus de 700 abonnés et 25000 connexions chaque mois. En ce milieu d'année 2008, Clic Services s'enrichit de nouvelles fonctions pour offrir une information encore plus fiable et complète.

NOUVELLES FONCTIONNALITÉS

info@RESAFRET, l'application qui permet aux clients de suivre en temps réel le déroulement de ses commandes de trains massifs (TM) communique désormais les dates prévisionnelles d'arrivée pour les wagons isolés (WI) ainsi que les livraisons internationales (*voir encadré*). « Cette extension du périmètre de l'application permet au client de suivre l'ensemble de ses transports, TM ou WI, sur un seul outil », précise Nathalie Buisson, Responsable du Pôle d'Appui commercial.

De son côté Info Facture, outil permettant de consulter tous les éléments des factures pour des vérifications plus faciles et plus rapides, offre maintenant au client la possibilité de visualiser l'état exact de ses encours et d'accéder aux Lettres de Voiture qui constituent les pièces justificatives des transports nationaux et export. Le contrôle des factures est ainsi facilité et l'archivage des justificatifs simplifié par la sauvegarde numérique. C'est pourquoi l'envoi papier des pièces justificatives, maintenu durant tout l'été, sera arrêté en septembre 2008.

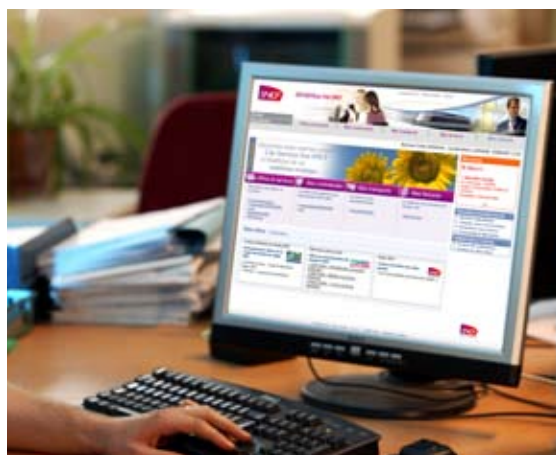
QUALITÉ DE SAISIE EN AMÉLIORATION

Fret SNCF a, par ailleurs, engagé un grand chantier d'optimisation de la saisie des informations dans Clic Services. « Nous concentrons nos efforts sur l'information client, et montrons qu'elle est l'affaire de tous », explique Nathalie Buisson.

INFO@RESAFRET DÉPASSE LES FRONTIÈRES

Parmi ses nouvelles possibilités, info@RESAFRET affiche maintenant les dates

de départ et de livraison des wagons à l'étranger. « C'est un pas important qui est franchi et qui permet au client de suivre son transport international de bout en bout », rappelle Nathalie Buisson.

**AUTRE NOUVEAUTÉ : LE CALCULATEUR ENVIRONNEMENTAL**

Fret SNCF propose aux abonnés Clic Services une estimation des émissions des principaux gaz à effet de serre. Après saisie de l'origine et de la destination du transport, du type d'acheminement et de marchandises, ainsi que du poids du chargement, le service communique en retour une évaluation de la consommation énergétique et des émissions de CO₂ et autres gaz (oxyde d'azote, dioxyde de soufre, poussières et particules, etc.). ●

100% E-LV

Depuis le 1^{er} juillet 2008, la Lettre de Voiture électronique constitue le document de référence du transport. Les éléments saisis par le client dans Clic Services sont contrôlés en ligne pour garantir la qualité des informations.

La fin des déplacements en gare et des erreurs d'interprétation des écrits permet un traitement instantané et fiable des données, tout en simplifiant les échanges.

Restaurer, moderniser, développer le wagon isolé

Jean-Claude Larrieu, Directeur du Pôle d'Activité Chimie et Lotissement, présente Swing*, le programme de rénovation engagé par Fret SNCF pour reconquérir le marché du wagon isolé.

ENTRETIEN**QUEL EST LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU WAGON ISOLÉ ?**

JEAN-CLAUDE LARRIEU : Depuis un certain temps, l'optimisation de la fonction logistique dans l'industrie conduit à la diminution des stocks internes et des surfaces qui leur sont consacrées. La conséquence, établie par toutes les statistiques professionnelles, est que la taille des lots à transporter diminue. D'après certaines études, cette évolution suit un rythme de l'ordre de 10% tous les cinq ans. Il y a donc un vrai marché pour le lotissement, d'autant que ce dernier bénéficie aussi des facteurs favorables au ferroviaire en général : l'engorgement des flux routiers, la hausse continue du prix du pétrole, la prise de conscience que le développement durable est une des conditions de la croissance de demain, etc.

POUR TIRER PARTI DE CE CONTEXTE, FRET SNCF DOIT FAIRE PROGRESSER LE SYSTÈME EXISTANT. QUELS SONT VOS OBJECTIFS ?

J.-C.L. : Nous revoyons en profondeur notre organisation pour être en mesure de répondre aux attentes majeures de nos clients : améliorer la fiabilité, réduire les délais et offrir des coûts plus compétitifs en regard du transport routier. Cela se traduit par le déploiement d'un plan d'actions ambitieux, que nous avons choisi de décliner en trois objectifs successifs. Premièrement, assurer la sauvegarde d'un système caractérisé par un niveau de pertes très élevé, notamment en raison du surdimensionnement du capillaire de notre réseau. D'où le déréférencement, fin 2007, de 262 gares situées pour l'essentiel dans l'ouest et le centre du pays, et sur la façade languedocienne.

Deuxièmement, moderniser le fonctionnement du wagon isolé dans toutes ses dimensions : réseau de transport, offre commerciale, pilotage opérationnel, etc. Enfin, développer nos positions à l'échelle européenne en exploitant de façon optimale le nouveau système et en améliorant la coopération technique avec les entreprises ferroviaires étrangères.

CERTAINES ONT RÉUSSI À REDRESSER LEUR ACTIVITÉ LOTISSEMENT DE FAÇON SPECTACULAIRE. LEUR EXPÉRIENCE A-T-ELLE NOURRI VOTRE RÉFLEXION ?

J.-C.L. : Même s'il comporte beaucoup de caractéristiques originales, Swing repose sur le principe de « densification »

qui a inspiré la refonte du wagon isolé en Allemagne et en Suède. C'est notamment en concentrant les relations entre les plus grands triages que Railion et Green Cargo ont restauré la compétitivité du lotissement et pris des parts de marché à la route.

LES PROBLÉMATIQUES LIÉES À LA QUALITÉ DES SILLONS ET À L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES PEUVENT-ELLES AVOIR UNE INFLUENCE SUR LA MISE EN ŒUVRE DE SWING ?

J.-C.L. : C'est avant tout des 10000 cheminots concernés, dans tous les métiers, que dépend la réussite de Swing. Cependant, l'obtention de bons sillons horaires pour les trains du lotissement est indispensable afin d'accélérer les trafics et d'assurer une meilleure rotation des actifs. En ce qui concerne la programmation des travaux de maintenance des infrastructures, il serait souhaitable que les procédures de concertation préalables soient revues pour nous permettre de mieux anticiper les impacts sur les temps de transport. Enfin, la SNCF a communiqué une liste d'investissements prioritaires pour améliorer la capacité du réseau, et même proposé une participation financière en vue d'accélérer la réalisation des travaux, dont certains concernent des hubs utilisés pour le wagon isolé.

À QUELLES CONDITIONS LE LOTISSEMENT REDEVIENTRA-T-IL RENTABLE POUR FRET SNCF ?

J.-C.L. : Swing doit nous permettre de travailler la question de la rentabilité « par les deux bouts », en proposant un service attractif – donc en développant les recettes – et en optimisant l'utilisation des ressources – donc en diminuant les coûts. Nous visons à être proches de l'équilibre économique dès 2010. Les clients auront leur rôle à jouer en anticipant mieux leurs envois, chaque fois que ce sera possible. Une chose est sûre : nous engageons une gigantesque transformation et tout l'effort ne sera pas demandé à nos clients ! ●

*Service de wagon isolé de nouvelle génération

DU CONCRET DÈS 2008

Réseau de transport, organisation du convoyage centralisée, flotte de locomotives dédiée, modules de supervision du réseau et d'ordonnement du travail sur les plateformes et les hubs : ces éléments du nouveau système de wagons isolé seront en place en décembre prochain. L'offre commerciale, quant à elle, sera lancée courant 2009.

L'EUROPE S'ORGANISE

42% des trafics assurés par Fret SNCF dans le cadre du lotissement ont une origine ou une destination étrangère : c'est bien à l'échelle internationale que s'appréhende désormais ce marché. Le projet X-Rail, qui réunit six entreprises ferroviaires de premier plan (Railion, B-Cargo, Green Cargo, CFF Cargo, Rail Cargo Austria et Fret SNCF), vise justement à construire un réseau

pleinement européen pour le wagon isolé. L'idée sur laquelle travaillent les participants est en phase avec le projet Swing : améliorer les connexions entre les principaux centres économiques urbains pour accroître la qualité de service et l'information du client.

SERVICE CLIENT

Swing, mode d'emploi

Six composantes essentielles du système de lotissement vont faire l'objet d'une profonde modernisation. Revue des chantiers en cours et de leurs conséquences pratiques.

UN RÉSEAU DE TRANSPORT PLUS COMPACT

Dans une logique de haut débit ferroviaire, le nouveau système de wagon isolé se concentrera autour de points de liaison situés à proximité des grandes zones industrielles et des bassins de consommation : trois hubs principaux (Villeneuve-Saint-Georges, Woippy, Sibelin), un hub d'appui (Gevrey) et 29 plateformes. La fréquence du trafic entre les hubs sera de l'ordre d'un train toutes les quatre heures. Entre deux et quatre trains par jour circuleront entre chaque plateforme et le hub le plus proche. Résultat :



un acheminement plus rapide, un remplissage optimisé, mais aussi une meilleure fiabilité puisque l'augmentation de la fréquence des rotations permettra de rattraper rapidement d'éventuels aléas.

UNE OFFRE DE SERVICE SEGMENTÉE

L'objectif est de promouvoir des partenariats commerciaux sur la base d'un engagement mutuel. Le client sera encouragé à anticiper ses prestations de transport, par exemple sous la forme d'une commande à «J-2 10h» ou d'un programme de remise anticipée des wagons. En contrepartie, Fret SNCF prendra un engagement fort sur les délais de réalisation. La généralisation de ce type de pratique devrait contribuer à améliorer la planification de la production industrielle à l'échelle du réseau.

Dans le cadre de la nouvelle offre, les pôles d'activités auront également la possibilité de concevoir des solutions d'acheminement spécifiques, pour assurer l'évacuation journalière de sites de production par exemple.

Pour autant, les besoins de dernière minute seront toujours satisfaits afin d'apporter un maximum de souplesse logistique aux clients qui ne peuvent prévoir leurs commandes.

UN PILOTAGE OPÉRATIONNEL RENFORCÉ

Mis en œuvre par une cellule dédiée, de nouveaux outils de supervision sont déjà en service. Ils indiquent la situation opérationnelle du réseau et précisent les causes des difficultés constatées. Ils donnent ainsi la possibilité de corriger les dysfonctionnements et de limiter leurs conséquences pour les clients, en modifiant un itinéraire ou en remaniant l'ordre de traitement des trains par exemple. Le système permet aussi d'anticiper l'état de charge global à partir des commandes enregistrées, ce qui favorise la prévention des situations critiques.

Ces fonctionnalités contribueront à rapprocher la production réelle du schéma théorique, et donc à mieux respecter les engagements pris en termes de délais.

3,4 g

c'est l'équivalent carbone par tonne-kilomètre que produit en moyenne le wagon isolé, contre 64,1 grammes pour un camion dépassant 21 tonnes.

source ADEME

DE VRAIS ATOUTS LOGISTIQUES

Le wagon isolé se distingue des modes de transport concurrents par un certain nombre d'avantages structurels :

- une capacité d'emport (jusqu'à soixante-cinq tonnes par véhicule) qui permet d'optimiser les coûts logistiques pour les produits pondéreux ;
- une garantie de transport sécurisé pour les produits chimiques et les

marchandises dangereuses ;

- la possibilité de bénéficier d'un surcroît de souplesse en utilisant les wagons comme une capacité de stockage ;
- une contribution significative à l'amélioration du bilan carbone des transports (le wagon isolé produit en moyenne 3,4 grammes d'équivalent carbone par tonne-kilomètre, contre 64,1 grammes pour un camion dépassant 21 tonnes).

UNE ORGANISATION DU CONVOYAGE CENTRALISÉE

85% des trains seront acheminés sous pilotage unique, au moyen d'une flotte de locomotives dédiée. Situé à Chambéry, sur l'axe Lorraine-Méditerranée, le centre opérationnel assure déjà la traction d'une partie importante des trains du lotissement. Le même type d'approche centralisée est à l'œuvre depuis deux ans dans le domaine du combiné, dont elle a permis d'améliorer la fiabilité et la performance économique.

UNE RÉVOLUTION DU TRAVAIL DANS LES GARES

Sur chaque plateforme, un centre de production réunira trois fonctions jusqu'à présent dispersées : la coordination des dessertes en lien avec les chargeurs locaux, le tri des wagons en vue de constituer les trains de desserte et la saisie de l'information dans les systèmes informatiques de Fret SNCF. Autre évolution, le personnel des plateformes sera informé des commandes passées par les clients et des engagements de délais pris par la SNCF. Il contribuera à la tenue de ces derniers en réalisant les dessertes d'expédition et de livraison et en accrochant les wagons dans l'ordre transmis par le système d'acheminement. Pour être en mesure de remplir ces missions, les plateformes vont se doter d'une organisation du travail plus flexible et plus polyvalente.

UN SYSTÈME INFORMATIQUE TOURNÉ VERS LES CLIENTS

Livré par modules fonctionnels successifs (supervision du réseau, ordonnancement du travail sur les plateformes et les hubs, accueil des commandes des clients), le nouveau système informatique constituera le système nerveux du service de lotissement rénové. Il permettra à chacun des acteurs de fret SNCF de concourir au suivi et au respect des engagements de délai pris auprès des clients. Ces derniers accéderont par info@RESAFRET à une information plus fiable et détaillée qu'aujourd'hui, sans avoir besoin de changer leurs canaux de réception. Sur le terrain, les agents de desserte seront équipés d'un terminal individuel portatif qui leur servira à communiquer en temps réel avec les équipes de production. ●

UN PROJET PENSÉ AVEC LES CHARGEURS

Fret SNCF s'est efforcé d'impliquer ses clients à toutes les étapes du travail de réflexion qui a présidé à la formalisation de Swing. D'abord en examinant les avis et requêtes remontés via le réseau commercial

et les enquêtes annuelles, ensuite en organisant des rencontres pour dégager des priorités partagées sur l'avenir du wagon isolé, puis en soumettant les principes du projet envisagé à un panel de clients. Ces derniers seront à nouveaux sollicités pour contribuer à la validation définitive de l'offre de service.

**LE WAGON ISOLÉ EN CHIFFRES ⁽¹⁾**

- **782 000** wagons chargés • **29 MILLIONS** de tonnes de marchandises
- **13 MILLIARDS** de tonnes-kilomètres, soit environ un tiers du trafic total • **37** tonnes chargées en moyenne par wagon • **450** kilomètres sur le réseau français par wagon, en moyenne • **900** gares desservies en France. Principaux secteurs économiques recourant à ce service : **SIDÉRURGIE / FERRAILLES (35%)**
- **AUTOMOBILE (20%)** • **CHIMIE / GPL (16%)** • **BOISSONS (10%)**. ¹ Chiffres 2007

ENJEUX

Cap à l'international

2008 est l'année de l'international pour Fret SNCF. Dans un contexte porteur, l'entreprise adopte une stratégie offensive grâce à ses atouts majeurs, au service de la compétitivité du transport ferroviaire et de la réussite de ses clients.

La structure des échanges économiques mondiaux a conduit au déplacement du centre de gravité des flux de transports européens. Le développement important des Pays de l'Est européen d'une part, la croissance spectaculaire des grands ports de la mer du Nord d'autre part, poussent les entreprises ferroviaires à se lancer à la conquête de flux import, export et de transit toujours plus importants. On estime en effet que le fret ferroviaire européen devrait croître de 50% d'ici à 2015 (source CER). À l'heure actuelle Fret SNCF réalise déjà plus de 38% de son chiffre d'affaires à l'international, et intervient aussi bien en mode coopération qu'en « open access » ou en transporteur principal (voir encadré). L'ambition de Fret SNCF est de poursuivre son développement et d'étendre son implantation au cœur des flux de marchandises à fort potentiel de croissance en Europe en privilégiant l'open access. Fret SNCF dispose pour cela de nombreux atouts pour lui permettre de devenir un acteur européen de premier plan.

DES ATOUTS MAJEURS

La force de frappe de Fret SNCF à l'international réside en premier lieu dans ses personnels formés et prêts à s'engager (voir encadré). « À la différence des Allemands, notre système de rémunération privilégie les trajets longs et les nuitées hors domicile, et favorise donc les étapes longues qu'impliquent les trajets transfrontaliers », explique Olivier Storch, Directeur financier et International de Fret SNCF.

[...] Fret SNCF a de nombreux atouts pour devenir un acteur européen majeur



Par ailleurs, Fret SNCF dispose d'un parc de 150 locomotives interopérables, plus modernes que celles des autres opérateurs historiques européens. Enfin, Fret SNCF détient les licences et les certificats de sécurité nécessaires pour accéder aux principaux marchés européens : Italie, Benelux, Grande-Bretagne et bientôt en Allemagne.

LES FAITS MARQUANTS 2008

Dans les principaux pays européens, Fret SNCF est déjà opérationnel et gagne du terrain. Cette conquête repose sur une ambition forte : « Il ne s'agit pas seulement de transformer des flux réalisés en coopération en flux opérés par nous seuls, mais bien de créer de nouveaux flux », précise Olivier Storch. Pour ce faire, Fret SNCF privilégie une croissance organique s'appuyant à la fois sur des actifs et des acquisitions. En Italie, le trafic en open access a augmenté de 75% l'année dernière. En Belgique : « Nous sommes passés en un an de 5 à 50 trains par semaine en transporteur unique. Et nous avons un

38%

du chiffre d'affaires de Fret SNCF est réalisé à l'international, et intervient aussi bien en mode coopération qu'en « open access » ou en transporteur principal.



carnet de commande important en trafic conventionnel comme en combiné », rappelle Olivier Storch. Mais c'est vers l'Allemagne et l'Espagne que des développements majeurs ont récemment eu lieu. En Allemagne, dans l'attente de l'obtention du certificat de sécurité, Fret SNCF s'allie avec des entreprises ferroviaires privées (elles représentent 15% du marché) pour occuper le terrain de la Deutsche Bahn tandis que la filiale SFD enregistre de nombreuses commandes. Ainsi en avril dernier, la SNCF a pris une participation de 75% dans le capital de l'entreprise ferroviaire privée allemande Import Transport Logistik (ITL), basée à Dresde (voir encadré). C'est un véritable partenariat gagnant-gagnant qui est ainsi généré puisque cette acquisition renforce la capacité de Fret SNCF à proposer à ses clients des solutions ferroviaires européennes maîtrisées de bout en bout sur les flux Est-Ouest tout en offrant à ITL les moyens de son développement international. ●●●



COMPRENDRE L'OPEN ACCESS

- L'open access (transporteur unique en termes juridiques) consiste pour Fret SNCF à opérer, seul, avec ses propres certificats de sécurité. Ce mode de transport de bout en bout, réalisé en tant que transporteur unique, permet d'éviter les ruptures techniques induites par le passage de frontières, et leurs effets négatifs sur la compétitivité du transport ferroviaire. L'open access est ainsi un gage de qualité de service, de compétitivité et de réactivité commerciale au service des exigences des clients car l'opérateur dispose de la maîtrise commerciale sur l'ensemble du parcours. Le transporteur unique doit être distingué :
- d'une part des opérations de transport bout en bout réalisées comme transporteur principal impliquant de la sous-traitance de transport ou de prestations ;
- d'autre part du mode traditionnel de cotraitance, caractérisé par la juxtaposition d'opérateurs, qui reste une solution adaptée au transport international de wagon isolé.

ITL, UN ACTEUR EUROPÉEN

- Créée en 1998 à Dresde, ITL emploie 160 salariés, dispose de 35 locomotives et de 845 wagons. Très active sur les secteurs des hydrocarbures, de la chimie, des céréales et des matières premières pour les travaux d'infrastructure ferroviaire, elle opère à partir de ses hubs de Dresde, Prague, Hambourg, Bremerhaven. Elle opère également une liaison régulière de transport combiné à partir de Rotterdam.

CAP À L'EST

- ITL a connu au cours de la dernière décennie une forte croissance de ses trafics qui en font l'une des principales entreprises ferroviaires privées en Allemagne. Elle dispose de filiales aux Pays-Bas, en République tchèque et en Pologne, ce qui lui permet de réaliser des trafics internationaux. Elle ambitionne maintenant, forte de l'appui de Fret SNCF et à travers sa filiale polonaise, de se développer en direction de l'est de l'Europe jusqu'à l'Ukraine et la Russie.
- ITL a réalisé en 2007 un chiffre d'affaires de 45 millions d'euros pour un volume de trafic produit de 1,3 GTK et un excédent brut d'exploitation de 3,7 millions d'euros.

Développer les échanges ferroviaires entre la France, la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe [...]



●●● Vers l'Espagne, c'est au niveau logistique qu'une collaboration a été initiée en juin dernier entre la Branche Transports et Logistique SNCF et le groupe Algeposa (société espagnole spécialisée dans la logistique ferroviaire), au sein d'une co-entreprise dénommée Logifer. L'essentiel des flux traités dans cette zone est issu des secteurs d'activité de la sidérurgie et des Produits de Grande Consommation. La nouvelle entité a pour mission de développer les échanges ferroviaires entre la France, la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en valorisant, grâce à des investissements importants, le patrimoine logistique (terrains,

halles) de Fret SNCF sur deux sites frontières stratégiques : Hendaye et Perpignan-Saint-Charles. Logifer disposera, d'ici à 3 ans, d'un outil industriel moderne, de grande capacité pour proposer des transports de bout en bout, associant logistique et multimodalité, à ses clients internationaux. ●

QUI SONT LES CONDUCTEURS À L'INTERNATIONAL ?

- Les agents de conduite du fret à l'international sont des conducteurs qui se sont portés volontaires pour travailler hors frontières. Avant toute formation réglementaire, ils acquièrent les compétences linguistiques exigées par le gestionnaire d'infrastructure du pays concerné. Puis ils reçoivent une formation théorique et pratique délivrée par des cadres français, validée par un examen final conforme à la directive européenne 2007/59. Ils sont évalués par leur dirigeant de proximité.
- Suivant les pays où se déroule l'activité, d'autres contraintes de formation peuvent venir s'ajouter à la formation de base. À l'heure actuelle, 203 agents de conduite couvrent quatre pays : Belgique, Allemagne, Luxembourg, Suisse. En 2008, d'autres formations d'agents sont prévues, notamment huit en Belgique et cinq dans le cadre du développement de SFI en Italie.

203

*conducteurs à l'international
chez Fret SNCF*