



Dossier de presse



Le wagon isolé : une offre unique sur le marché français

Fret SNCF annonce pour 2009 un service de wagon isolé de nouvelle génération

9 septembre 2008

Contacts presse

Fret SNCF : Martine AUMASSON / 01 80 46 25 53 / martine.aumasson@sncf.fr

TBWA\Corporate : Mathieu CADOT / 01 49 09 26 86 / mathieu.cadot@tbwa-corporate.com



Wagon isolé « nouvelle génération » : une nouvelle étape vers le Haut Débit Ferroviaire

Où en est la mise en œuvre du Haut Débit Ferroviaire ?

Fret SNCF ambitionne de développer le fret ferroviaire en France et en Europe grâce à la mise en place du haut débit ferroviaire, qui offre le meilleur de la puissance et de la fiabilité du fret ferroviaire aux industriels. En se positionnant sur les grands axes de flux de marchandises - réseau plus dense, trafic intensifié et liaisons régulières à forte capacité - Fret SNCF apporte la solution adéquate aux besoins de réactivité et de volume des chargeurs.

Cette stratégie se déploie désormais dans un cadre nouveau : celui de la **branche « Transports et logistique » de la SNCF**, issue du rapprochement entre GEODIS, Fret SNCF et le groupe d'entreprises de Fret, filiales de la SNCF. L'ambition du nouvel ensemble est d'offrir aux entreprises une solution complète à leurs besoins logistiques. Complète, c'est-à-dire multimodale et européenne, voire mondiale.

Le projet du « haut débit ferroviaire » prend tout son sens dans cette perspective : à côté d'autres solutions logistiques et de leurs avantages propres, **Fret SNCF répond à des besoins de transport massif, sur longue distance, avec son très haut niveau de sécurité et des avantages logistiques forts pour des produits très spécifiques (très lourds, encombrants, ou relevant de la réglementation « marchandises dangereuses »).**

Des annonces ont été faites en 2007 sur le wagon isolé : où en est-on ?

Le wagon isolé est une composante essentielle de l'offre de Fret SNCF :

- **35% de ses trafics,**
- environ 2500 wagons chargés par jour,
- 900 points desservis,
- un produit vital pour certains marchés : sidérurgie, chimie, automobile,
- une dimension internationale marquée : près d'un wagon isolé sur deux transporté par Fret SNCF commence ou achève son parcours hors de France.

Fret SNCF a lancé la modernisation du wagon isolé en 2007, parallèlement à celles du transport combiné et du train entier (désormais commercialisé et conçu techniquement au sein de nouvelles entités orientées « client » : les Pôles d'Activité).

Après une évolution partielle du plan de transport fin 2007, l'année 2008 a été consacrée à des études et développements qui permettront la mise en place en 2009 de nouvelles offres aux clients du wagon isolé. Ces offres s'appuieront sur une nouvelle architecture de transport mise en place en décembre 2008. Les clients de Fret SNCF verront donc se concrétiser fin 2008 et durant l'année 2009 le renouveau des services de transport de Fret SNCF en wagon isolé.

Y a-t-il une demande pour ce type de produit ferroviaire ?

Le wagon isolé intervient aujourd'hui dans la logistique des plus grands clients de Fret SNCF, notamment pour leurs transports « aval » vers leurs propres clients.

La **demande** d'un service rénové de wagon isolé, avec des caractéristiques améliorées, notamment au plan de la fiabilité, **est forte chez ces clients**, et exprimée dans toutes les études et enquêtes qualité menées par Fret SNCF.

Dans le mode ferroviaire, c'est l'offre qui répond le mieux aux besoins de flexibilité et de distribution fine des industriels. Développer le wagon isolé, c'est **développer le fret ferroviaire sur un créneau de marché spécifique**, complémentaire des créneaux auxquels répondent le transport massif et le combiné.

Pour Fret SNCF, c'est un **atout concurrentiel majeur** :

- Face au mode routier
 - Le WI permet une **capacité d'emport très supérieure à celle de la route.**
 - Pour **certains produits spécifiques tels les produits lourds, encombrants ou dangereux, le mode ferroviaire offre de forts avantages logistiques.**
 - Le **faible rejet de CO2** de la traction ferroviaire participe à améliorer le bilan carbone des industriels.
- Face aux concurrents ferroviaires, car seul Fret SNCF propose aujourd'hui une **offre de wagon isolé sur le territoire français**:
 - Le wagon isolé répond aux **besoins de rationalisation des coûts de transport** des industriels, grâce à sa complémentarité avec l'offre transport massif et/ou l'offre transport combiné.
 - Le wagon isolé permet **l'optimisation des installations ferroviaires embranchées des chargeurs.**

Fret SNCF se donne-t-il les moyens de cette politique ?

Rénover le wagon isolé est un défi de grande envergure. Lors de sa prise de fonctions comme Directeur Général Adjoint en charge des entreprises ferroviaires et Directeur de Fret SNCF, en juin 2008, Luc Nadal a déclaré aux équipes de Fret SNCF qu'il faisait partie de ses cinq priorités.

Depuis mi 2007, Fret SNCF consacre à ce projet des **ressources importantes** en termes :

- d'études et développement d'un nouveau schéma de transport,
- de préparation de nouvelles offres aux clients,
- de nouveau Système d'Information,
- de déploiement et de transformation des métiers dans les gares.



Les fiches de ce dossier éclairent ces questions :

- Le wagon isolé : un produit compétitif pour répondre à des besoins logistiques identifiés.
- Une offre wagon isolé « nouvelle génération » en 2009 pour les clients de Fret SNCF.
- Fret SNCF se donne les moyens de son ambition pour le wagon isolé.

Le wagon isolé : un produit compétitif pour répondre à des besoins logistiques identifiés



1. Combiner la capacité d'enlèvement et la distribution fine

L'avantage concurrentiel du wagon isolé :

C'est le premier avantage du wagon isolé pour les responsables logistiques des entreprises clientes : **permettre, en une seule fois, l'enlèvement de fret allant d'un wagon (équivalent en moyenne à la charge de 2 camions) jusqu'à plusieurs dizaines de wagons (soit parfois plus de 1000 tonnes de marchandises), pour une ou plusieurs destinations.** Fret SNCF assure le routage et de la distribution à travers son réseau de triages-hubs et de plateformes de desserte.

Pour d'autres secteurs d'activité, Fret SNCF propose à ses clients de réaliser l'opération inverse et de collecter des quantités importantes de produits sur plusieurs points pour en réaliser la livraison en une seule fois. Par exemple, le secteur des ferrailles dont la collecte est diffuse et les lieux de consommation (aciéries) concentrés.

Focus client : La distribution des automobiles

*Les constructeurs automobiles par exemple disposent chacun d'un réseau de distribution très dense, très bien réparti sur l'ensemble du territoire : **chaque constructeur utilise ainsi en moyenne 20 plateformes de distribution** en direction de ses concessions notamment !*

*Sur ce marché très disséminé, marqué parallèlement par des phénomènes de saisonnalité importants, les constructeurs automobiles doivent pouvoir assurer une **distribution fine**, au plus près de leurs concessionnaires, mais aussi des sociétés de leasing par exemple.*

*En effet, dans leur stratégie de distribution, les constructeurs sont soumis à de **fortes contraintes de variations de volume**, qui les empêchent de massifier leurs flux tout au long de la chaîne logistique, toute l'année. La multiplicité de modèles disponibles pour un même véhicule, du fait des options, mais aussi la production en « juste à temps » de certaines usines expliquent que les constructeurs recherchent avant tout un **partenaire capable d'expédier régulièrement et de manière flexible de petites quantités de marchandises**. Une nécessité accentuée par **l'atomisation du marché**, avec de nombreuses plateformes de distribution par constructeur.*

*Ce secteur d'activité s'inscrit ainsi dans une double **logique** : la **massification** de l'évacuation des usines, **combinée à une logique de distribution** vers de multiples plateformes destinataires.*

2. Assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses

L'avantage concurrentiel du wagon isolé :

Au cœur des enjeux des industries chimiques, la **sécurisation des transports** appelle des réponses sans fausse note. Les professionnels de la chimie sont ainsi soumis à des **normes de sécurité nationales et européennes drastiques**. Aussi souhaitent-ils **minimiser le risque global lié à leurs transports**. Le ferroviaire y contribue, avec un très fort niveau de sécurité, prouvé et maintenu au plus haut grâce à une politique exigeante. Cette politique s'applique à tous les transports de marchandises dangereuses, quelle qu'en soit la quantité.

Une usine chimique peut avoir de multiples clients, qui consomment ses produits comme « matières premières secondaires », intervenant dans les process en quantités de quelques tonnes à quelques dizaines de tonnes par mois. Difficile alors de faire mieux que le wagon isolé, qui achemine les quantités souhaitées avec la garantie de sécurité du ferroviaire !

Ainsi, le wagon isolé apporte non seulement une réponse totalement adaptée aux besoins d'export du secteur de la chimie en terme d'adéquation entre le volume produit et le volume transporté, mais la capacité des wagons permet aussi de limiter le nombre d'opérations de chargement / déchargement, étapes délicates pour toutes les matières dangereuses.

L'offre de Fret SNCF repose sur des commandes priorisées, des engagements de délais sur mesure, un suivi personnalisé et une sécurité maximale, en partenariat avec les industriels et l'Union des Industries Chimiques.

Focus client : Des flux réguliers qui limitent le stockage

Avec le wagon isolé, Fret SNCF apporte aussi des solutions aux problèmes de régulation du stockage de certains produits. En effet, les produits les plus dangereux sont soumis à des contraintes réglementaires extrêmement strictes en matière de volume de stockage. Par exemple, une usine qui produit en continu un gaz dangereux est limitée dans la quantité qu'elle peut en stocker. Son évacuation régulière est indispensable, et le moyen de transport choisi est logiquement le rail, pour sa sécurité. De même, son client ne peut pas stocker des quantités importantes de ce gaz à la réception et doit être régulièrement approvisionné.

*Entre ces deux usines, un flux régulier de wagons isolés permet d'enlever, de manière régulière et optimale, de **petits lots d'expédition** : une manière efficace et fiable pour répondre aux obligations réglementaires. Durant leur transport, les wagons sont suivis en permanence dans les systèmes informatiques de Fret SNCF, l'ensemble des acheminements étant supervisés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 par le service « Présence Fret » basé à Lyon, prêt à réagir à tout incident en lien avec les industriels et les pouvoirs publics.*

3. L'intégration du transport dans la supply chain

L'avantage concurrentiel du wagon isolé :

Positionner un lot de wagons vides chez un client, c'est lui offrir une double prestation de transport et de stockage mobile temporaire dans sa zone de sortie de chaîne, avec une économie de manutention car le wagon ainsi chargé partira sans nouvelle opération de chargement. C'est le fait que le wagon reste plusieurs heures sur le site expéditeur, entre deux dessertes, qui permet au client de profiter de cet avantage.

L'économie :

- moins de manutention et donc moins de risque pour la marchandise,
- réduction des surfaces foncières dévolues au stockage.

Les wagons peuvent ensuite être acheminés vers les consommateurs finaux en transport massif mais aussi en wagon isolé, qui peut réaliser une distribution aussi fine que nécessaire.

Focus client : De la souplesse pour les usines sidérurgiques

Pour la sidérurgie, en sortie de chaîne, de nombreux produits (standards ou au contraire très différenciés) peuvent être stockés puis évacués en wagon isolé. C'est une nécessité, car l'arrêt du processus de fabrication, son redémarrage et la stabilisation de la qualité de la production présentent un coût très élevé.

Ainsi, fréquemment, les plus gros sites sidérurgiques chargent des wagons avant même que la décision d'envoi sur un client particulier ait été prise. Celle-ci peut intervenir plus tardivement, selon les demandes du client ou pour mieux gérer les priorités de livraison du fournisseur.

Pour cela, aujourd'hui et dans sa future offre, Fret SNCF accepte la remise de wagons isolés pour une destination donnée sans préavis : ils sont intégrés dès que possible dans les capacités de transport disponibles.

4. Des solutions de transport pour les produits lourds ou encombrants

L'avantage concurrentiel du wagon isolé:

Du fait des caractéristiques techniques du mode ferroviaire, **le wagon isolé est pertinent pour les envois unitaires (on non) de produits lourds et encombrants**. Le marché de la sidérurgie, par exemple, fabrique des produits très lourds pouvant dépasser 26 tonnes à l'unité, comme les bobines d'acier, et des produits très longs comme les poutres, les tuyaux, ou les rails, pouvant parfois mesurer plusieurs dizaines de mètres d'un seul tenant.

Le wagon isolé est le moyen de transport totalement adapté à ces expéditions hors normes puisque Fret SNCF met à la disposition de ses clients des **wagons spécialisés**, parfaitement adaptés à chaque marchandise : **un segment de marché moins accessible à la route**. Fret SNCF offre une **possibilité d'emport exceptionnelle** (jusqu'à 65T par wagon), et **propose des wagons raccords** permettant de charger jusqu'à 108 m en une fois, parfaitement adaptés aux produits très longs, optimisant ainsi les coûts logistiques.

Focus client : Maxifret

Acheminer un transport encombrant, c'est, pour le commanditaire, beaucoup de contraintes administratives et réglementaires. Les services départementaux à contacter pour organiser un transport exceptionnel routier peuvent être nombreux.

Avec son offre Maxifret, Fret SNCF propose aux industriels une solution plus simple, dédiée au transport de machines, composants industriels ou véhicules encombrants. La plupart de ces transports empruntent le lotissement (système de transport des wagons isolés), des précautions particulières liées au type de chargement étant prises à chaque maillon de la chaîne : desserte, triage, parcours en ligne.

Si nécessaire sur tout ou partie du trajet, un acheminement particulier peut même être organisé quand les contraintes sont... exceptionnellement exceptionnelles !

5. La simplification : un seul opérateur ferroviaire pour plusieurs types de transport

L'avantage concurrentiel du wagon isolé :

Près de la moitié des clients qui réalisent des transports massifs en trains entiers sont aussi des clients du wagon isolé. Ils attendent de Fret SNCF une offre couvrant tous ces segments, avec tous les avantages liés : unicité de la relation commerciale et technique, simplification des dessertes qui peuvent convoier des wagons relevant des deux modes d'acheminement, etc...

Le wagon isolé permet également une **utilisation rationnelle des installations ferroviaires des industriels**, déjà destinées aux transports massifs, d'où une meilleure rentabilité de l'investissement dans ce type d'infrastructure. Les industriels qui ont fait le choix du mode ferroviaire pour structurer leurs gros volumes de transport peuvent continuer à « saturer » leurs installations grâce au wagon isolé.

Focus client : Céréales... et produits chimiques

*Certaines usines sont équipées de grands embranchements, véritables réseaux ferroviaires internes, qui permettent une **alimentation massive, rapide et en flux continu** des matières premières destinées au process industriel. C'est aussi le cas de l'industrie agroalimentaire, dont les plus importantes installations traitent chaque jour plusieurs trains entiers de céréales.*

*L'une de ces usines a complété son installation principale par un **terminal dédié aux réceptions de produits chimiques nécessaires à son fonctionnement**. En complément des livraisons massives de céréales, quelques wagons isolés de chimie y sont reçus chaque semaine, contribuant ainsi à un transport plus écologique et plus sûr.*



6. ... et d'autres avantages logistiques !

La flexibilité face aux pics de trafic, à la saisonnalité, aux besoins « spots »

Le wagon isolé permet de **compléter les envois réguliers et planifiés des industries connaissant de fortes variations de volumes en raison de pics de trafic ou de forte saisonnalité**. C'est le cas de l'industrie automobile lors des sorties de nouveaux modèles et des périodes estivales (achats avant les congés et besoins de véhicules pour les loueurs).

Le wagon isolé trouve aussi sa pertinence auprès des secteurs industriels dont les **produits connaissent une forte volatilité du fait de la spéculation notamment**. C'est le cas des marchés des ferrailles dont les cours ont un impact direct sur les transports. Les professionnels de ce secteur sont parfois à même de stocker lorsque les cours sont bas et de revendre au moment où ils repartent à la hausse.

Développement durable : la maîtrise des rejets carbone

Pour les industriels, si l'encadrement des droits à émettre du CO₂ ne concerne pas aujourd'hui le transport, **beaucoup sont ceux qui anticipent une future obligation et s'y préparent**. Nombreuses aussi sont les entreprises qui ont choisi volontairement de diminuer leurs émissions liées aux transports.

Pour ces entreprises, quand il s'agit de transporter des lots de quelques dizaines à quelques centaines de tonnes, **le transport en wagon isolé leur garantit un bilan CO₂ près de 20 fois meilleur que la route** (données de référence de l'ADEME).

Une offre wagon isolé « nouvelle génération » en 2009 pour les clients de Fret SNCF

Dès le mois de décembre 2008, Fret SNCF modernise profondément son système de transport des wagons isolés (ou lotissement), pour proposer à ses clients **une offre nouvelle en 2009**.

Avec cette offre « nouvelle génération », Fret SNCF entend offrir à ses clients **un service plus fiable, avec des délais en moyenne plus réduits qu'aujourd'hui** : Fret SNCF va ainsi **développer ce marché en lui donnant une vraie pertinence commerciale et économique**.

Fret SNCF souhaite répondre aux **attentes de ses clients en construisant avec eux des solutions mutuellement profitables, selon les capacités des chargeurs à anticiper leurs transports**.

Les clients attendent fiabilité et simplicité

Fret SNCF dispose de nombreuses sources d'informations sur les attentes de ses clients :

- enquête de satisfaction annuelle réalisée auprès de ses principaux clients par un institut spécialisé,
- rapports effectués au quotidien par les équipes de son propre centre de service clientèle,
- interviews et panel récents (institut LH2), focalisés sur le service en wagon isolé.

Toutes ces sources convergent vers des ressentis homogènes des clients:

- ils jugent indispensable l'offre wagon isolé de Fret SNCF, pour répondre aux besoins énoncés plus haut,
- ils apprécient sa simplicité.

L'importante évolution du schéma de production en décembre 2008, doublée par une refonte du système d'information, placera la **fiabilité** au cœur des objectifs de Fret SNCF. Le raccourcissement de certains délais est également un objectif qui sera poursuivi.

Fret SNCF a donc conçu une offre sur trois niveaux, apportant des garanties croissantes à ses clients:

- pour tous, avec la possibilité de remettre leurs envois sans préavis,
- pour les clients pouvant anticiper à J-2 la commande de leurs envois,
- pour les clients partenaires pouvant programmer leurs envois dans la durée.



1. Fiabilité et délais améliorés, simplicité conservée : des garanties pour tous les clients

Tous les clients du wagon isolé bénéficieront dès 2009 de **délais effectifs de transport plus stables** et, dans la grande majorité des cas, d'une **amélioration de ces délais par rapport à la situation actuelle**.

Pour l'ensemble des offres mises en œuvre, tous les clients bénéficieront du **système de suivi des wagons proposé dans le portail informatisé**, grâce au déploiement d'un système d'informations plus intégré.

Remettre un wagon au transport avec un préavis faible ou nul, en sachant qu'il sera acheminé, constitue un réel avantage logistique et contribue pour beaucoup à l'image de simplicité actuelle du wagon isolé. Cette **possibilité sera maintenue dans la future offre**, et Fret SNCF acheminera dans les meilleures conditions les wagons ainsi remis - c'est-à-dire généralement dans des conditions plus favorables qu'aujourd'hui, notamment en ce qui concerne le délai.

A contrario, en cas de perturbation du réseau ou de saturation de certains trains ou de certaines dessertes, ces transports ne seront pas prioritaires, contrairement aux offres qui suivent.

2. La commande unitaire : un engagement mutuellement profitable

Une offre wagon isolé s'adressera aux clients ayant des flux non répétitifs avec lesquels nous aurons conclu un contrat de service.

Une commande sera passée par le client deux jours avant la date de réalisation souhaitée.

Un engagement de délai de transport sera fourni par Fret SNCF au moment de la commande.

Cette offre nous permettra de répondre aux clients ayant des besoins de flexibilité pour leurs enlèvements ainsi que d'une visibilité accrue sur leurs délais de transport.



3. La conclusion d'un véritable partenariat

Pour répondre aux besoins de capacité d'emport et d'intégration dans la chaîne logistique des clients, Fret SNCF proposera **une troisième offre wagon isolé, la plus complète du nouveau dispositif**. Celle-ci s'adressera aux clients ayant des programmes de remise stables dans le temps, que ce soit sur des flux complets depuis l'origine jusqu'à la destination (une liaison régulière par exemple) ou sur un volume de remise à l'origine. Des accords seront conclus sur une base annuelle et permettront à Fret SNCF :

- de mieux dimensionner ses moyens...
- et d'assurer une production de qualité afin de réaliser la prestation attendue.

Fret SNCF assurera au client sa présence et son engagement sur un délai de transport pour les flux qu'il nous aura indiqués, délais nominaux du plan de transport nouvelle génération. Cette démarche de réservation globale vaudra commande vis-à-vis de la SNCF. Par ailleurs, ces modalités d'annulation seront prévues afin de répondre aux variations par rapport au programme initial.


Cette offre sera proposée à nos clients industriels expédiant quotidiennement et pour lesquels nous transportons une grande partie du carnet de commande. Ils auront la garantie de profiter du délai de transport nominal offert par notre plan de transport car, en cas d'engorgement de nos installations, nous donnerons priorité à leurs envois.

4. Offrir un service européen de wagon isolé attractif grâce à X-Rail

Au-delà de cet éventail de possibilités proposé pour les trafics nationaux, Fret SNCF a engagé un dialogue fort avec ses partenaires européens pour intégrer son offre dans un service international qui concerne près de la moitié des wagons isolés.

Dans un premier temps, **le plan de transport Fret SNCF a été connecté avec les points de concentration majeurs des voisins européens**, en suivant la même logique qu'en France : une **fréquence élevée des circulations**, afin de permettre aux clients de bénéficier de la capacité de Fret SNCF à aller plus vite dans tous les pays européens.

Par ailleurs, Fret SNCF souhaite intégrer davantage l'offre des réseaux partenaires, notamment en terme d'information partagée pour que les clients sachent en temps réel la position de leurs marchandises où qu'elles soient sur leur trajet. Ces travaux aboutiront et seront généralisés postérieurement à la mise en œuvre du wagon isolé de nouvelle génération en France.



Ces travaux seront accélérés par une initiative ambitieuse auquel participe Fret SNCF aux côtés de cinq autres entreprises ferroviaires historiques européennes de fret: **le projet X-Rail**. Son objectif : augmenter la part modale du fer en **créant un produit lotissement attractif entre grands centres économiques européens**. Une **juste réponse aux attentes fondamentales des clients en matière de fiabilité et d'information**.

Les entreprises membres du projet X-Rail sont : SNCF, DB-Railion (Allemagne), CFF-SBB-Cargo (Suisse), B-Cargo (Belgique), Green Cargo (Suède), Rail Cargo Austria (Autriche). Les entreprises CD (République Tchèque) et CFL Cargo (Luxembourg) sont observatrices et pourront rejoindre à terme les 6 premières.

L'objectif de X-Rail est le lancement d'un produit européen sur plusieurs relations dès 2009.

Une ambition portée par des investissements considérables

Après avoir axé sa transformation sur le transport combiné et le transport massif, Fret SNCF se mobilise et investit lourdement depuis juin 2007 pour mener à bien sa transformation dans le domaine du wagon isolé.

Un projet baptisé en interne SWING (Service de Wagon Isolé de Nouvelle Génération) fédère les énergies au service des trois objectifs fondamentaux de la modernisation du wagon isolé: fiabilité, réduction des délais, réduction des coûts.

10 000 acteurs mobilisés au service des clients !

Sur le terrain, ce sont **près de 10 000 acteurs** qui sont mobilisés pour moderniser le wagon isolé et donc le fret ferroviaire !

Un exemple ? Toutes les gares Fret apprennent à **ordonnancer leur production locale grâce à de nouveaux outils informatiques**, pour plus de fiabilité des dessertes et de l'information. Ce système s'appuiera sur plusieurs outils, et notamment sur **Nomade**, nouveau lien mobile d'information sur les trains en desserte : terminal individuel portatif connecté à distance au système d'information des centres de production, il permet aux agents de desserte d'informer en temps réel les équipes de production sur les trains au départ ou à l'arrivée (pointage des wagons, sortie de train d'un embranchement...).

Un schéma de transport modernisé et simplifié

A partir de décembre 2008, Fret SNCF mettra en œuvre un schéma de transport profondément modifié :

- **Accélération du réseau domestique du lotissement** en concentrant le cœur du réseau sur **3 hubs** (triaux de Villeneuve St Georges, Woippy et Sibelin) complétés par le hub d'appui de Gevrey.
- **Maillage du territoire desservi à partir de 30 plateformes**, chaque plateforme étant connectée à un hub et dotée de ses moyens de desserte.
- Mise en place **d'une structure de gestion de production dédiée**, en particulier gestion d'une flotte de locomotives consacrées à la traction des trains du lotissement.
- **Supervision centrale** (voir ci-après).
- Développement et mise en œuvre d'un **nouveau système d'information** traitant l'activité de la commande à la facturation, et permettant un suivi en temps réel.



Une équipe centralisée, dédiée à la supervision et au pilotage du lotissement

Sans attendre que ce nouveau schéma soit complet, Fret SNCF a mis en place une **équipe nationale de supervision et de pilotage opérationnel du lotissement**. Elle préfigure la « salle de commande » du futur système de transport des wagons isolés, qui donnera toute son efficacité au nouveau plan de transport, avec des missions entièrement tournées vers les clients :

- Connaître en temps réel la situation opérationnelle du réseau (charge, incidents...) et les causes des dysfonctionnements constatés ;
- Agir par anticipation pour éviter les situations critiques en régulant le trafic (choix de priorités, changements d'itinéraires);
- Mesurer les différents paramètres de production et être force de proposition, en temps réel et en différé, pour les améliorer.

Cette équipe prépare actuellement le basculement vers le nouveau plan de transport le 14 décembre 2008, et vient d'être dotée d'un module du nouveau système d'information, spécialement conçu pour la supervision du réseau.

Un système d'information au service de la performance et de la fiabilité

Pour sécuriser l'organisation mise en place avec et pour les clients, le système d'information existant est actuellement amélioré, centré sur leurs besoins d'information et, pour les opérationnels, sur la fiabilité du service promis.

Son rôle ? Délivrer une **information plus fiable en temps réel**, offrant un gain de temps considérable aux équipes Fret en interne et donc aux clients.

La première étape pour la mise en place de ce système d'information « nouvelle génération » est fixée à fin 2008, pour un objectif opérationnel au second trimestre 2009.

Des moyens financiers importants pour rénover et développer les infrastructures fret

La SNCF cofinancera avec RFF et/ou l'Etat, à hauteur de 50 millions €, un programme qui permettra à Fret SNCF de prendre toute sa place sur un marché devenu pleinement concurrentiel. Ce programme qui inclut les hubs et les plateformes, facilitera la réalisation de projets prioritaires dans le cadre du Haut Débit Ferroviaire et bénéficiera ainsi au wagon isolé.



Maillage schématique du système lotissement

