

# PERSPECTIVES FRET

#6  
FÉVRIER 2006

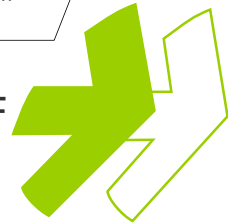
## ACTUALITÉS

Le lifting des lettres  
de voiture p. 3

## TENDANCES

Fret SNCF jusqu'en  
Belgique p. 9

PARTAGER AVEC VOUS LES AMBITIONS DE FRET SNCF



LE POINT SUR

RESAFRET

# Entrez dans la gamme

p. 5





■ **ACTUALITÉS – PAGE 3** Le lifting des lettres de voiture – Gagnant-gagnant avec Alcan – Fret SNCF obtient le certificat de sécurité pour le Luxembourg – Les clients au cœur du plan Fret – Au service de la chaîne logistique ■ **LE POINT SUR – PAGE 5** RESAFRET : entrez dans la gamme ■ **TENDANCES – PAGE 9** Fret SNCF jusqu'en Belgique sous ses propres couleurs – Axe Allemagne-Espagne : nouvelle offre ■ **DÉCRYPTAGE – PAGE 12** Transport combiné : recentrage gagnant

Avec la refonte de nos organisations, nous avons posé les conditions d'une production au service de vos résultats. Comme la performance d'un système passe nécessairement par l'adhésion de ceux qui le servent, il nous faut maintenant accompagner chaque collaborateur de Fret SNCF dans une prise de conscience plus aiguë de vos enjeux industriels. La formation à des modes opératoires ou à des gestes métiers différents, l'acquisition de nouveaux réflexes vont de pair avec le changement de repères qui paraissent inscrits dans la durée. C'est sur le terrain que les agents prennent la mesure de l'effort à fournir pour passer à une culture de service. À nous de les accompagner efficacement dans ces changements de pratiques.

## Vos enjeux sont aussi les nôtres

**Claude Solard**  
Directeur général  
adjoint de Fret SNCF

Concrètement et très rapidement, il s'agit de faire preuve d'une rigueur systématique dans la saisie des informations que nous vous transmettons sur le suivi de vos transports, particulièrement en cas d'aléa. De même, nous comptons sur une réactivité plus forte afin de pouvoir, en 2006, confirmer à temps des commandes que vous anticipez de plus en plus. Enfin, chacun devra viser, par ses gestes quotidiens et sa juste intégration dans la chaîne de production, à contribuer au respect des engagements pris sur l'acheminement de vos trafics.

## Le lifting des lettres de voiture

Exit les anciens « contrats de transports », signés par les clients lors de la remise des wagons en France, et leurs équivalents transfrontaliers, les « LVI » (lettres de voiture internationales)... Voici bientôt les « LV » (lettres de voiture). Avec de nouveaux entrants sur le marché du fret, la Conférence intergouvernementale pour les marchandises (CIM) a décidé la remise à jour de ces documents officiels. Standardisés, valables en France comme à l'international, ils devraient entrer en circulation en 2006. L'occasion pour Fret SNCF d'accélérer la modernisation de ses process. Outre la commande, le suivi des dossiers et la copie de facture électronique, les clients pourront aussi se simplifier la tâche et gagner en productivité en remettant leurs LV via Internet ou l'EDI, à partir de septembre 2006.

## Gagnant-gagnant avec Alcan

Liés depuis longtemps par contrat pour l'acheminement de bauxite, du terminal maritime de Fos jusqu'à l'usine de Gardanne, Alcan et Fret SNCF ont revu leurs accords. Signée le 1<sup>er</sup> août 2005, pour deux ans, leur nouvelle convention se base sur une organisation « au forfait » pour le transport de 1 450 000 tonnes par an, via deux trains quotidiens, sept jours sur sept. Pour Alcan, c'est l'assurance d'une capacité de transport à sa disposition : plus l'industriel remplit ses trains, plus il abaisse le coût de son eurotonne. Fret SNCF, quant à elle, est assurée d'un forfait.

Elle s'engage sur des compensations en cas de défaillance. « Cet accord engage les deux parties à réussir, grâce à un meilleur pilotage et à l'approfondissement de notre concertation. Si la qualité de service s'améliore, ce qui est nettement le cas depuis cet été, nous pourrions transporter la totalité des flux par rail au lieu de continuer à confier 10 à 15% du total à la route. Et c'est autant de gagné pour l'environnement ! », se réjouit Marc Morisset, directeur Achat transport et logistique Alcan Europe. Quatre mois après la signature du contrat, la fiabilité des convois avait progressé de 15%.



## Fret SNCF obtient le certificat de sécurité pour le Luxembourg

Fret SNCF vient d'obtenir le certificat de sécurité lui permettant de faire circuler ses trains au Luxembourg en tant que transporteur unique jusqu'en 2010. Il est valable sur l'ensemble du périmètre ferroviaire luxembourgeois tant en transport conventionnel qu'en transport combiné. C'est le second certificat obtenu par Fret SNCF à l'étranger, après celui attribué pour la Belgique en juillet dernier.

## Les clients au cœur du plan Fret

# 2 questions

à **Jean-Pierre Dupaquet**,  
directeur général adjoint  
de **Morillon Corvol**  
(Cemex France)

**Morillon Corvol fait partie du groupe de clients-témoins lancé par Fret SNCF en 2003, dans le cadre de l'élaboration du plan Fret 2006. Son directeur général adjoint fait le point.**

### Pourquoi avez-vous accepté de faire partie du panel de clients ?

J'ai intégré ce groupe témoin en tant que représentant de l'un des premiers producteurs de granulats et de béton français. En 2005, Fret SNCF a transporté pour nous 266 000 tonnes de granulats. En participant à ce panel, je suis les efforts et les évolutions de mon partenaire Fret SNCF – nouvelle organisation, mise en place du Centre de Service Clientèle, nouvelle gamme d'offres – et j'en mesure l'intérêt pour mon entreprise mais aussi pour mon secteur d'activité tout entier. Il faut dire qu'à court terme, nous envisageons de faire croître de façon significative les volumes de granulats acheminés par Fret SNCF.

### Quelles évolutions avez-vous constatées ?

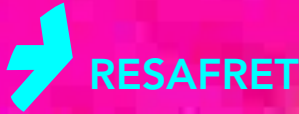
Une meilleure écoute, une meilleure prise en compte de nos problèmes et de nos attentes, un réel intérêt pour notre profession. L'arrivée des nouvelles motrices, la sensibilisation du personnel de production contribuent à l'amélioration de la productivité que nous attendons tous. Nos interlocuteurs de Fret SNCF se positionnent désormais en réels partenaires. Nous sommes passés du statut d'usagers à celui de clients, avec la volonté partagée de relever un défi commun : la réussite du plan Fret 2006.

## Au service de la chaîne logistique

Comment assurer l'approvisionnement en granulats de Clermont-Ferrand et de ses environs, dans un contexte d'urbanisation galopante et de fermeture progressive des carrières locales ? Lorsque la communauté d'agglomération a voulu régler cette épineuse question, Fret SNCF a répondu présent en proposant une solution ferroviaire performante. Pour intégrer encore davantage le mode ferroviaire dans une chaîne logistique optimisée, une ITE (installation terminale embranchée) a été construite. « Cela consiste à faire amener par Réseau Ferré de France (RFF) une voie ferrée jusqu'à la limite du site d'un client, parallèlement à la construction de la partie privative qui pourra être assurée par le client ou être confiée à la SNCF », explique Philippe Durand, responsable ITE chez Fret SNCF. Études de faisabilité, conception, montage des dossiers, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre : l'opération mobilise toute l'expertise de Fret SNCF. Dès la mise en service, Fret SNCF pourra fournir des prestations nécessaires à l'exploitation de l'ITE : desserte, déchargement des wagons, tri de wagons, contrôle des installations, pesage...

Mais dans le cas de l'agglomération clermontoise, Fret SNCF est allée plus loin. Son agence lyonnaise Agriculture et produits de carrières (APC) a d'abord trouvé un site « embranchable », appartenant à Réseau Ferré de France (RFF), pour y construire une plate-forme de déchargement et de stockage des matériaux. Puis elle s'est rapprochée d'un producteur de granulats, le groupe Lafarge, qui bénéficiait déjà d'une installation terminale dans l'une de ses carrières à Cusset, dans l'Allier. Elle l'a convaincu de s'associer à son projet en lui proposant l'ouverture d'un nouveau trafic, de son site vers Clermont-Ferrand. Fret SNCF a apporté son expertise au travers des études de faisabilité et de l'ingénierie déployée dans la conception du projet, et fournit à présent des prestations de transport de wagons. « Sur ce nouveau tronçon, inauguré en 2004, Fret SNCF a transporté 50 000 tonnes de matériaux la première année et 100 000 la seconde. D'ici cinq ans, le total devrait atteindre 300 000 tonnes par an », précise Christophe Cabourdin, directeur de l'agence APC de Lyon.





# Entrez dans la gamme

Fret SNCF lance sa nouvelle gamme d'offres RESAFRET pour les transports massifs nationaux. Constituée d'un système de réservation et de trois niveaux de service – Engagements J31, J8 et J1 –, elle donne au client, dès la commande, une vision claire des conditions de réalisation de ses transports, avec une qualité de service garantie. Cette nouvelle gamme d'offres constitue une première référence. Ce sont les clients de Fret SNCF qui la feront évoluer et grandir.

## Trois niveaux de service

Tournée vers la qualité et la fiabilité du service offert à ses clients, Fret SNCF s'apprête à accompagner leur entrée dans la nouvelle gamme d'offres avant le 1<sup>er</sup> juillet 2006. Au cœur de RESAFRET, trois niveaux de service : Engagement J31 pour les commandes programmées, Engagement J8 pour les commandes anticipées et Engagement J1 pour celles passées dans les délais les plus courts. Ces bornes de temps sont des échéances clés, faciles à manier pour des opérateurs habitués à concevoir et organiser leurs transports selon des cadences mensuelles, hebdomadaires ou au jour près. Sous quelques jours au plus après l'envoi de sa commande, le client aura connais-

sance de la solution ferroviaire mise en place. Il pourra optimiser en conséquence l'ensemble de sa chaîne et de ses coûts logistiques.

### Engagement J31 Une fiabilité optimale pour les trafics anticipés

L'Engagement J31 s'adresse prioritairement aux industriels dont l'activité exige une visibilité à long terme sur leur logistique et le dimensionnement de leur parc wagons. Liée à une réservation effectuée entre 90 jours et 31 jours avant la date de départ, cette offre est accessible aux clients dont la chaîne de production présente une régularité programmée avec de gros volumes à transporter dans la durée



suite page 7

“ C’est parce que nos clients industriels anticipent leurs commandes que nous pouvons nous engager sur une prestation fiable avec un niveau d’engagement de plus en plus élevé selon le degré d’anticipation. Nous sommes convaincus que la mise en place de notre nouvelle gamme d’offres nous aidera à gagner ensemble en qualité et en fiabilité. Notre engagement d’au moins 90% de fiabilité, avec, au cœur de l’offre, une compensation financière de Fret SNCF si ce taux n’était pas atteint, en constitue la meilleure preuve. C’est une première dans le ferroviaire. ”

**Frédéric Delorme,**  
directeur Programmes et Produits de Fret SNCF



## Mode d'emploi

RESAFRET

### Quand commander ?

- Entre J - 90 et J - 31 avant le départ pour l'Engagement J31.
- Entre J - 30 et J - 8 avant le départ pour l'Engagement J8.
- Entre J - 7 et J - 1 avant le départ pour l'Engagement J1.

### Comment commander ?

Contactez le CSC. Organisé par marché, il assure à chaque client un contact privilégié. Le formulaire de commande, disponible sur le site de Fret SNCF, doit être adressé par e-mail, fax ou EDI. Le CSC de Levallois prend les commandes du lundi au vendredi, de 6 h 30 à 21 h 30.

Adresse du site : [www.fret.sncf.com](http://www.fret.sncf.com)

- Tél. : 01 56 76 10 00 / Fax : 01 56 76 10 99, pour joindre les marchés Agriculture, Automobile, Produits de carrières, Charbon, Acier, Produits de grande consommation.
- Tél. : 03 80 40 55 55 / Fax : 03 80 40 55 56, pour joindre les marchés Pétrole, Chimie et Métaux non ferreux.
- Tél. : 01 56 76 10 10 / Fax : 01 56 76 10 99, pour vos commandes de wagons vides sur l'ensemble de ces marchés.

### Comment votre commande est-elle traitée ?

La commande passée est enregistrée dans un délai de 24 heures.

Pour l'Engagement J31 et l'Engagement J8, Fret SNCF s'efforcera, à partir du mois d'avril 2006, de vous apporter une réponse dans les 2 jours ouvrables. Ce délai sera ramené à 24 heures pour les commandes passées avant J - 4 dans le cadre de l'Engagement J1.

### Si votre demande peut être prise en compte

Fret SNCF confirme votre commande et vous donne le jour et l'heure d'enlèvement ainsi que le jour et l'heure limite de livraison. C'est ce jour et cette heure limite qui constituent l'engagement « au plus tard » du Fret.



(un transport massif par semaine au minimum, sur une origine/destination fixe pendant au moins 6 semaines consécutives).

Avec l'engagement J31, la commande est suffisamment anticipée pour autoriser des ajustements du plan de transport et répondre aux demandes les plus spécifiques. Les transports J31 ont priorité sur les autres, en cas d'aléas.

### Engagement J8

#### Souplesse et fiabilité pour vos transports

La flexibilité de l'Engagement J8, service le plus sollicité par les clients, le destine à ceux qui veulent conserver une certaine souplesse en commandant jusqu'à une semaine avant le jour du départ. Dans quels cas ? Lorsque vous avez besoin d'articuler vos transports autour d'un plus grand choix d'origines et de destinations. Parce que les demandes de certains de vos clients finaux s'anticipent peu ou mal. Parce que certains de vos trafics ne sont pas réguliers. Pour bénéficier de cette option, accessible sans condition de volume, le client

doit effectuer la réservation entre 30 jours et 8 jours avant la date de départ souhaitée. Plus la commande est anticipée à l'intérieur de cette période, plus le client est assuré d'obtenir une solution d'acheminement ajustée à ses besoins.

### Engagement J1

#### La réactivité de vos transports

L'Engagement J1 apporte une réponse concrète aux commandes de transports massifs planifiées tardivement (activité à flux tendus, pic de production ou besoin d'évacuation urgent d'un site). En passant votre commande entre 7 jours et la veille du départ avant midi, il vous sera proposé dans tous les cas une solution de transport, même pour les gros volumes.

### Un service à la carte

RESAFRET s'apparente à un véritable « service à la carte ». Chaque client peut panacher les trois offres de la gamme



## Si vous souhaitez modifier votre commande

Adressez au CSC le formulaire reprenant les modifications souhaitées (date et heure, origine, destination, nombre de wagons). La commande modifiée bénéficie des conditions du nouveau service réservé (Engagement J31, Engagement J8, Engagement J1).

Un dédit vous sera facturé en cas de modifications survenant dans les 7 jours précédant le départ.

### Si le plan de transport n'offre plus de disponibilité

Vous recevez une nouvelle proposition, la plus adaptée possible à votre besoin. Si vous l'acceptez, Fret SNCF confirme cette solution et vous communique les jour et heure d'enlèvement ainsi que le jour et l'heure limite de livraison. C'est ce jour et cette heure limite qui constituent l'engagement « au plus tard » du Fret.

## Comment s'appliquent...

### ● ... les compensations \* Fret SNCF

Elles sont versées lorsque la moyenne mensuelle du taux de fiabilité est inférieure à 90% sur l'ensemble des commandes réalisées dans chacune des offres (Engagements J31 et J8). À noter que toute commande modifiée du fait de la SNCF, à partir de J - 1 avant midi, entre désormais dans l'assiette de calcul de la fiabilité. Le montant de la compensation est forfaitaire et s'élève à 20 euros par wagon.

### ● ... les dédits clients \*

Dans le cadre des Engagements J31, J8 et J1, une modification ou annulation de la commande de transport à votre initiative (hors cause SNCF) avant J - 8 n'est sanctionnée par aucun dédit.

En revanche, elle donnera lieu à la facturation d'un dédit si elle intervient :

- entre J - 7 et J - 1 midi : 35 euros par wagon ;
- à partir de J - 1 midi : 100 euros par wagon.

\* Afin de créer un référentiel et pour donner le temps à chacun de « se roder », le système de compensation et de dédit sera suivi, calculé et partagé sans pour autant donner lieu à une facturation tout au long de l'année 2006.



en fonction de l'organisation de son activité et de ses éventuels besoins de flexibilité.

Vous établissez vos commandes selon votre marge d'anticipation quant aux volumes à acheminer, et la programmation et la régularité de vos flux. Quel que soit l'engagement choisi, vous obtiendrez rapidement une vision claire des conditions de réalisation de vos transports.

Fret SNCF entend ainsi offrir à chacun les moyens d'optimiser sa chaîne et ses coûts logistiques en amont et en aval du transport (flux d'approvisionnement, stocks, conditionnement des marchandises...). Les Engagements J31 et J8 sont, en outre, assortis d'une garantie contractuelle de fiabilité d'au moins 90 %, associée au versement d'une compensation par Fret SNCF en cas de non-respect (voir page 7). De votre côté, si vous modifiez ou annulez votre commande dans les 7 jours précédant le départ (hors causes SNCF), il vous sera compté un dédit par wagon. C'est la nécessaire rétribution des moyens engagés par Fret SNCF pour assurer votre transport, ces moyens n'étant plus réutilisables de façon optimale.

Cette nouvelle gamme d'offres dessine le cadre d'un engagement mutuel entre Fret SNCF et ses clients. Elle évoluera rapidement pour s'adapter aux attentes spécifiques de certains marchés.

## Un plan de transport stabilisé pour une réactivité maximale

L'élaboration du plan de transport résulte de la synchronisation des ressources humaines, techniques et logistiques nécessaires pour répondre à une demande globale de trafic programmée sur une période donnée.

L'ordonnancement des ressources respecte un certain nombre d'étapes. On évalue d'abord les volumes des marchandises à transporter afin de déterminer le nombre et la régularité des trains nécessaires à leur acheminement.

Ce relevé de situation permet d'affecter les différents moyens techniques (engins de traction, wagons...) et humains (agents de conduite, techniciens, équipes de desserte...) dans un respect strict des règles de sécurité, sans oublier la réservation des sillons et des relais intermédiaires et d'arrivée.

Enfin, sont programmées les opérations de maintenance indispensables au

fonctionnement du dispositif. Une fois

établi, le plan

de transport

peut encore

être adapté aux

commandes de

trafics volumineux

formulées un ou

plusieurs mois à l'avance. Pour

les demandes urgentes,

les ajustements s'effectuent dans

la limite des ressources et des

sillons disponibles. Plus Fret SNCF

stabilisera son plan de transport

en amont, plus elle pourra

proposer des solutions ferroviaires

performantes, y compris sur

le créneau délicat des transports

commandés le plus tardivement.





DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN

# Fret SNCF jusqu'en Belgique sous ses propres couleurs



Depuis le 12 décembre dernier, Fret SNCF assure le trafic de son client LVM de bout en bout, agissant là en opérateur unique. Ce nouveau mode d'exploitation à l'international est devenu possible grâce à l'obtention en juillet dernier du certificat de sécurité pour la Belgique.

Les relations entre Fret SNCF et le chimiste belge LVM remontent à plusieurs années. À l'époque, l'industriel a besoin de transporter en toute sécurité un produit classé dangereux, le chlorure de vinyle de monomère (CVM), de son site de production de Tessenderlo dans le nord-est de la Belgique jusqu'à son usine de transformation de Bully-Grenay dans la région Nord-Pas-de-Calais : un trafic de 200 000 tonnes par an. Fret SNCF et B Cargo mettent alors en place en cotraitance une solution ferroviaire commune pour acheminer quatre trains hebdomadaires.

## Un interlocuteur unique pour le client

Lorsque Fret SNCF obtient, en juillet dernier, le certificat de sécurité qui lui donne la possibilité d'acheminer seule ses propres trains sur le sol belge, LVM choisit de lui confier son trafic sur la totalité du parcours. Emmanuel Cheremetinski, responsable de SNCF Fret Benelux, confirme : « Nous travaillons depuis longtemps avec notre client et il nous fait confiance, ce qui est primordial quand on connaît la dangerosité des produits que nous transportons pour lui. Nous avons d'ailleurs toujours fait le maximum pour répondre à ses demandes. » LVM a désormais affaire à un seul interlocuteur pour la totalité

de la prestation, exactement comme pour un parcours franco-français. Sans avoir à contacter deux réseaux, LVM programme ses commandes auprès du plateau international du Centre de Service Clientèle. En cas d'aléa, il est prévenu en temps réel. Si nécessaire, son gestionnaire de commande lui propose une solution pour assurer la continuité de son acheminement.

## Fret SNCF poursuit sa politique de coopération européenne

Fret SNCF continue par ailleurs de développer une coopération étroite avec B Cargo, notamment pour reconquérir l'axe ferroviaire Anvers-Bâle et proposer aux industriels européens une alternative solide à la rive droite du Rhin. Et c'est en privilégiant d'abord la voie du partenariat avec les entreprises ferroviaires d'Europe que Fret SNCF entend poursuivre son déploiement à l'international. « La politique de libéralisation du fret en Europe rend la compétition inévitable mais nous n'avons aucun intérêt à la surenchère, insiste Emmanuel Cheremetinski. Nous visons d'abord à profiter des gains de productivité engendrés par cette ouverture des marchés pour capter les flux assurés jusqu'alors par la voie d'eau et la route. »



## DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN

# Axe Allemagne-Espagne Nouvelle offre

Depuis mi-décembre 2005, Fret SNCF propose une nouvelle offre de transport pour les wagons isolés sur l'axe Allemagne-Espagne. « Une réalisation qui illustre notre capacité à nous intégrer aux logistiques de nos partenaires internationaux et à répondre à une problématique globale », souligne Anne-Laurence Veyrine, directrice marketing.

Des délais d'acheminement irréguliers malgré de bonnes perspectives de développement sur un axe majeur en matière d'échange marchandises : la refonte de l'offre de transit Allemagne-Espagne s'imposait. Trois marchés principaux pour le fret utilisent cet axe : l'automobile, les produits de grande consommation et les produits acier. Avec 15 millions de tonnes de marchandises acheminées, tous modes de transport confondus, l'axe Allemagne-Espagne a enregistré une progression de ses volumes de 6 % entre 2002 et 2004.

### Du client à la production...

Un groupe de travail piloté par le marketing associant des commerciaux des Unités d'Affaires – avec en première ligne ceux du marché auto – et des acteurs de la production a été constitué pour repenser l'offre de transport sur l'axe Allemagne-Espagne (sur la façade Méditerranée dans un premier temps). Une offre jusque-là peu satisfaisante pour le client en raison d'une organisation complexe

avec plusieurs hubs et triages occasionnant des arrêts et, de facto, des délais supplémentaires.

### Une organisation plus rationnelle

Fret SNCF a simplifié son organisation en la rationalisant pour offrir aux clients une meilleure qualité de service et répondre aux réelles perspectives de développement de cet axe. Élaborés en partenariat avec Stinnes et en collaboration avec la Renfe, deux produits complémentaires sont maintenant proposés : MISTRAL MED, qui dessert, via le hub de Sibelin, les plates-formes de transbordement fer-route pour l'Espagne, par des navettes Sibelin-Perpignan, et IBERIA EXPRESS, dédié à l'acheminement des marchandises jusqu'à la frontière espagnole via le hub de Miramas sur Cerbère pour le changement d'essieux et sur Port-Bou pour le transbordement fer-fer. Cette organisation plus rationnelle, « fer-route » d'un côté et « fer-fer » de l'autre, permet de fluidifier les échanges et de réduire les arrêts. Laurence Roulon, responsable des offres inter-

## Deux nouveaux produits pour vos transports diffus avec l'Espagne façade Méditerranée

### • IBERIA EXPRESS

Des liaisons régulières Miramas-Cerbère pour vos trafics en changement d'essieux (Cerbère) ou en transbordement fer-fer (Port-Bou). Avantage : amélioration de la fiabilité entre l'Allemagne et la frontière espagnole.

### • MISTRAL MED

Pour tous vos trafics en transbordement fer-route sur la zone de Perpignan par le hub de Sibelin. Avantages : amélioration du délai d'acheminement jusqu'aux plates-formes de transbordement ; réduction des arrêts grâce à des trains d'axes directs européens, une à plusieurs fois par jour entre l'Allemagne et Sibelin, avec des navettes régulières sur Perpignan desservant les plates-formes ; continuité sur la Suisse et l'Italie à partir de Sibelin.

nationales à la direction du marketing de Fret SNCF, estime que « cette simplification garantit une plus grande fiabilité aux clients de Fret SNCF. En outre, un arrêt de moins en triage, c'est de 12 à 24 heures de gagnées! » Cette concentration a également facilité les correspondances avec un certain nombre de trains réguliers franco-allemands pour évacuer plus rapidement les wagons isolés, et cela dans les deux sens de trafic.

## Un bon potentiel de développement

Complémentaires, IBERIA EXPRESS et MISTRAL MED proposent de nombreux avantages. L'offre est plus directe, plus régulière et mieux cadencée. Les délais de transport de 72 heures dans la plupart des cas, peuvent se réduire à 48 heures pour les acheminements les plus performants entre les triages allemands et la frontière espagnole (ou les gares SNCF pour le transbordement fer-route). Dans un contexte désormais plus compétitif, Fret SNCF est en mesure de prendre de nouvelles parts de marché aussi bien sur l'automobile, qui représente déjà 60% du trafic, que sur les produits sidérurgiques, les produits de grande consommation, le papier et d'autres marchés en développement. Cette offre n'est pas encore saturée et présente maintenant suffisamment de souplesse et de flexibilité pour accueillir de nouveaux clients.

## Une position d'opérateur ferroviaire

« À travers cette offre, explique Laurence Roulon, nous nous positionnons comme un opérateur ferroviaire à part entière, capable de s'intégrer dans les plans de transport allemands et espagnols, d'organiser le navettage sur les plates-formes, de structurer les passages en frontières<sup>(1)</sup> et d'intégrer les acheminements de bout en bout. » À noter : la nouvelle offre ne concerne pas uniquement l'Allemagne et l'Espagne. Les pays limitrophes de l'Allemagne (Belgique, Scandinavie, Pologne, Autriche) bénéficient de facto de ces deux nouveaux produits. La prochaine étape est à suivre du côté Atlantique. Après l'offre Méditerranée, Fret SNCF étudie actuellement l'offre Allemagne-Espagne Atlantique pour un lancement dans l'année.

(1) Avec adaptation au format des trains espagnols côté Cerbère (450 mètres), la Renfe n'acceptant pas de wagons isolés.

## PRODUIT IBERIA EXPRESS

Trafics entre l'Allemagne et au-delà et l'Espagne via Cerbère (changement d'essieux) ou via Port-Bou (transbordement fer-fer).



- Desserte Sud-Nord Cerbère-Sibelin pour l'Allemagne et au-delà.
- Trains intertriaux à destination de Miramas via Woippy ou Sibelin.
- Distribution sur la frontière espagnole par une concentration via Miramas.

## PRODUIT MISTRAL MED

Transport de wagons isolés entre l'Allemagne et au-delà et les plates-formes de transbordement fer-route des Pyrénées-Orientales pour l'Espagne.



- Trains directs intertriaux Belgique-France et Allemagne-France (ex. : Mannheim-Sibelin, Anvers-Sibelin, Monceau-Sibelin, Gremberg-Sibelin).
- Système de navettes cadencé et régulier à partir de Sibelin.



# Recentrage gagnant

**En novembre dernier, Naviland Cargo (ex-CNC) a recentré son activité d'opérateur sur le transport maritime combiné. À la clé, un positionnement stratégique ambitieux et, pour Fret SNCF, son transporteur ferroviaire, un nouvel atout pour se redéployer sur un marché en plein essor.**

Engorgement du réseau routier, afflux massif de conteneurs dans les ports de l'Europe du Nord et de la Méditerranée dû à l'augmentation des importations sur le continent : le combiné maritime en Europe connaît une croissance de 10% par an. C'est sur ce marché à fort potentiel que, sous la nouvelle enseigne de Naviland Cargo, l'ex-Compagnie nationale de conteneurs a recentré son activité fin 2005. Pour s'adresser aux armateurs et transitaires maritimes, cette PME de 180 salariés, filiale de la branche Fret de la SNCF, s'appuie désormais sur des bases solides : une structure allégée, la suppression du point nodal d'Île-de-France et le passage de 11 à 6 lignes point à point. Et pour faire face à un marché exigeant, Naviland Cargo prend des engagements. Dès cette année, elle offrira des garanties de délai à ses clients.

## La fiabilité, priorité commune de l'opérateur et du transporteur

Patrick Jeanselme, directeur du transport combiné à Fret SNCF, confirme : « L'attente numéro 1 de l'ensemble de nos clients opérateurs, c'est la fiabilité du transport. Dans ce domaine spécifique du transport combiné, la référence reste la route : 95% de ponctualité en national. Nous nous en approchons, avec 87% de fiabilité à fin 2005. Il ne s'agit pas de copier la route de bout en bout, nous n'égalons pas sa souplesse sur de courtes distances. C'est moins sur la rapidité que sur le respect de l'heure de livraison prévue que nous sommes attendus. L'information et la restauration de la situation en cas d'aléa sont aussi des attentes fortes. Nos locomotives sont équipées depuis deux ans de balises GPS. Un travail est en cours avec nos opérateurs pour accélérer la mise à disposition de cette information. » Pour accompagner la restructuration du combiné, Fret



SNCF poursuit ses avancées dans la réorganisation de sa production et la fiabilisation de son service aux opérateurs : plan de transport articulé autour de trains de point à point, mise en place d'équipes de conducteurs spécialisés. Ces améliorations viennent renforcer les spécificités et atouts naturels du mode ferroviaire. « Comparé à la route, le train offre une capacité d'emport et un rendement inégalés pour de gros volumes sur de longues distances, ainsi qu'une sécurité optimale du transport, notamment pour les matières dangereuses ou les marchandises de valeur, souligne Patrick Jeanselme. La traction des trains de combiné représente 20% de l'activité de Fret SNCF sur un marché européen en forte croissance. 2006 sera une année de capitalisation des progrès accomplis. Nous voulons être les premiers partenaires de nos clients opérateurs. »

