

PERSPECTIVES FRET

Le magazine des acteurs du fret

WWW.FRET.SNCF.COM



DOSSIER

DES CHARGEURS QUI CROIENT DUR AU FER P.07

**"LA QUALITÉ DU SERVICE S'EST
AMÉLIORÉE AVEC FRET. CELA REDONNE
CONFIANCE AUX CHARGEURS"** P.03

DENIS CHOUMERT,
Président de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)



SNCF
LOGISTICS

Sommaire

360° TENDANCES DU MARCHÉ EN UN COUP D'ŒIL P.04



DÉCRYPTAGE

130 JOURS POUR SOUTENIR
LES AMBITIONS INTERNATIONALES
DES PRODUCTEURS DE SUCRE P.06

DOSSIER

ILS CROIENT DUR AU FER P.07



ZOOM

VOUS POUVEZ LE « FER »
AVEC FRET SNCF! P.10

PLEIN CADRE

FRET SNCF ÉTRENNE
LE CONTOURNEMENT
NÎMES-MONTPELLIER P.12

SNCF Logistics

Transports Ferroviaire et Multimodal de Marchandises
Direction de la communication
communication.fret.sncf@sncf.fr
Directrice de la publication: Sylvie Charles
Directeur délégué de la publication: Philippe Moritz
Rédactrice en chef: Nafi Mbaye
Tél.: +33(0)1 80 46 22 67
ISSN: 1961-4349
Conception et réalisation: EPCOKA



Une équipe à votre écoute
Votre interlocuteur habituel est disponible pour
étudier avec vous les nouvelles opportunités
de transport possibles. N'hésitez pas à le
contacter directement ou à vous rapprocher
des contacts ci-dessous.

Crédits photo:
S. Meillasson-DR (p.01);
S. Cambon (p.03);
DR (p.04-05);
J.J. d'Angelo (p.08, p.12);
La Suite Illustration /
Le Duo (p.10-11).
Rédacteurs: C. Longuet,
N. Mbaye, M. Perotin.
Traduction: Union
internationale des chemins
de fer (UIC).

II Dans un contexte économique de légère reprise, Sylvie Charles, Directrice générale du pôle Transports Ferroviaire et Multimodal de Marchandises chez SNCF Logistics, et Denis Choumert, Président de l'European Shippers' Council (ESC) et de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), débattent des enjeux et de l'avenir du fret ferroviaire.

Comment jugez-vous la situation du fret ferroviaire en France?

Denis Choumert: Il y a eu d'énormes efforts des opérateurs dont les chargeurs se félicitent. La qualité du service s'est améliorée y compris avec Fret SNCF. Cela a redonné confiance aux secteurs historiques du fret: céréales, matériaux de construction, sidérurgie...

La reconquête de parts de marché importantes supposerait pour certains chargeurs de réactiver leur embranchement. Mais il faut que le ferroviaire attire plus de volumes, maintenant; cela plaidera en faveur d'investissements sur l'infrastructure. Il y a une fenêtre favorable pour le ferroviaire à condition que le réseau s'améliore et que l'offre se réinvente.

Sylvie Charles: On sort d'une période difficile qui remonte à la crise de 2008 avec une demande qui a soudainement baissé de 30%. Nous repassons désormais à une légère croissance et c'est une occasion de récupérer des trafics et d'en gagner de nouveaux. Pour les entreprises ferroviaires (EF), le défi est de passer d'un manque de demande à une problématique d'offre à travailler, et c'est une opportunité! Il faut sortir du triptyque train entier wagon isolé et combiné, qui me paraît obsolète. Non pas qu'on ne va plus les proposer mais, pour prendre des volumes à la route, il y a de nouvelles solutions à apporter au marché. C'est le challenge des deux-trois années à venir.

UNE FENÊTRE FAVORABLE POUR LE FRET FERROVIAIRE



II DENIS CHOUMERT, PRÉSIDENT DE L'EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL (ESC) ET DE L'ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET (AUTF)

II SYLVIE CHARLES, DIRECTRICE GÉNÉRALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET MULTIMODAL DE MARCHANDISES CHEZ SNCF LOGISTICS

Comment mieux répondre aux attentes des chargeurs?

D. C.: Il y a des parts de marché accessibles au ferroviaire mais tout le monde doit bouger: les transporteurs, l'État, et les spécialistes de la logistique chez les chargeurs. L'objectif est que les milliards de tkm du fret ferroviaire, notamment dans le combiné, croissent un peu plus que ne le fait le PNB français. Aidez-nous à bouger! Je pense en effet qu'on est encore un peu rigides. On passe par des appels d'offres avec des lots dédiés à la route, d'autres au fer; et on reste dans la logique de trains complets ou de wagons isolés... Les EF doivent convaincre leurs clients d'ouvrir le jeu, les aider à révolutionner leurs transports. Le digital va les épauler.

S. C.: Il y a eu une tendance au repli dans les services achats des chargeurs compréhensible avec la crise. Si on veut trouver du gagnant-gagnant, il faut que le ferroviaire s'inscrive dans une chaîne logistique. Cela suppose que les services logistiques du chargeur soient très présents dans les discussions pour imaginer et mettre au point de nouvelles solutions avec les prestataires ferroviaires. Nos commerciaux seront bien sûr force de propositions.

Le fret ferroviaire a pris le virage du digital. Qu'en attendez-vous?

D. C.: Nous en sommes aux débuts. Nous pensons que ce sera très intéressant mais attendons de voir quelle sera l'offre de données sur les wagons et les marchandises. Viendra-t-elle du transporteur, du concepteur de la technologie, d'une plateforme neutre interopérable entre tous les systèmes? Les modèles foisonnent, aujourd'hui, mais il faudra que les technologies communiquent. Sur les services, ce qui nous intéresse tous, c'est la géolocalisation et surtout de l'information fiable sur le temps d'arrivée.

S. C.: Contrairement à d'autres EF, nous estimons que les données doivent être transmises en toute transparence aux clients. Pour que cela soit la règle, il faut garantir qu'aucun fournisseur n'a une vision sur ce que fait l'autre. Il y a des besoins d'automatisation y compris chez le chargeur. Ma conviction, c'est qu'il ne faut pas partir de la technologie mais des cas d'usage de nos clients. Le digital permet de trouver rapidement des solutions à des problématiques anciennes.

Qu'attendez-vous aujourd'hui de l'État-stratège?

S. C.: J'aimerais connaître l'ambition des pouvoirs publics pour le fret

ferroviaire. Quels leviers pour l'aider à prendre des parts à la route? Nous sommes confrontés à un problème d'équité entre les modes. Pour aligner le ferroviaire, il faudrait soit baisser les charges qui pèsent sur lui, soit augmenter celles sur le mode routier. Il est certain, aussi, qu'il faut mieux maintenir le réseau. Nous avons un énorme problème de vétusté des voies de service et de certains sites de manœuvre (relais et triages); on a accumulé, ces derniers mois, des cas tout à fait inacceptables.

D. C.: La reprise de la croissance doit profiter aux grands ports maritimes et constitue une opportunité pour le fret ferroviaire. Le développement de l'activité au sein des grandes agglomérations, notamment le commerce et le BTP, passe par une politique volontariste d'implantation de terminaux multimodaux en couronne urbaine. Par ailleurs, nous sommes en phase avec l'analyse sur les voies de service: il faut les répertorier, déterminer leur niveau d'utilisation actuelle ou potentielle, voir celles qu'on traite tout de suite... Il est temps de mettre le paquet là-dessus. SNCF Réseau a commencé un travail d'inventaire assorti de revalorisations tarifaires. Il faudra trouver un équilibre économique qui ne péjore pas la compétitivité du fer.

360°



EN FORCE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!

Fret SNCF, Forwardis et VILA sont présents sur LinkedIn. Innovations, informations sur vos marchés, offres d'emploi: abonnez-vous aux pages pour retrouver toutes les actualités de vos partenaires ou encore échanger avec nos experts. N'hésitez pas à partager nos contenus avec votre réseau! En outre, Forwardis vous invite à suivre ses nouvelles sur Twitter (@Forwardisgroup).

 www.linkedin.com/company/fret-sncf/

LE TRAIN FRET DIGITAL ENTRE DANS LE VIF DU SUJET

Localisation, geofencing, traçabilité des arrêts et des mouvements, identification des chocs: voici les services standard du Train fret digital «made by» Fret SNCF. Ces services concernent dans un premier temps les clients chargeurs dans le cadre de leur logistique globale de marchandises, ainsi que l'optimisation des wagons dédiés à leur trafic. L'objectif est d'équiper 6 000 wagons de boîtiers de géolocalisation d'ici à fin 2018.



International Week
of Transport and Logistics

RENDEZ-VOUS AU SITL

Fret SNCF sera présent au salon SITL Europe (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique) du 20 au 23 mars 2018, à Villepinte. Ce rendez-vous incontournable est l'occasion de rencontres privilégiées entre acteurs du fret et de la logistique, mais aussi de découverte d'innovations et d'information sur les bonnes pratiques du marché, à travers des conférences et des journées dédiées, comme la Journée européenne du fret ferroviaire, qui se déroulera cette année le 22 mars.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site du salon:

 www.sitl.eu

 D'INFOS
www.fret.sncf.com

LE TRAIN PRESQUE AUTONOME DÈS 2021 EN FRANCE ?

SNCF, l'IRT Railenium, Thales, Actia Telecom et le CNES ont lancé le projet TC-Rail, TéléConduite sur Rail. Le projet a pour objectif de démontrer la possibilité de conduire un train à distance avec un conducteur au sol en maintenant un très haut niveau de sécurité. D'ici à 2019, deux démonstrateurs de conduite d'un train depuis un site à distance et un système de détection d'obstacles sont attendus. En 2021, certaines manœuvres de train fret pourraient être partiellement automatisées. Une telle évolution dans le fret ferroviaire augmenterait la rotation des trains et diminuerait la consommation énergétique. Si le projet se concrétise, la France serait parmi les premiers pays au monde à faire circuler des trains autonomes en extérieur.

DES LOCOMOTIVES AUX PETITS SOINS

Fret SNCF a inauguré le 19 octobre sa nouvelle installation de maintenance courante des locomotives de fret sur le triage du Bourget (93). Elle s'inscrit dans la stratégie industrielle de l'entreprise visant à optimiser la maintenance des engins moteurs. Le site du Bourget a été choisi car le temps de stationnement de locomotives Fret, lié aux creux de roulement, y est le plus important de France. L'atelier permet donc de réduire significativement les coûts liés aux délais d'acheminement et aux immobilisations des locomotives et ainsi de gagner en efficacité.



SYLVIE CHARLES

DIRECTRICE GÉNÉRALE DU PÔLE
TRANSPORTS FERROVIAIRE ET MULTIMODAL
DE MARCHANDISES DE SNCF LOGISTICS



INVENTER ET SE RÉINVENTER EN 2018

Dans un contexte économique qui paraît enfin plus favorable à une majorité d'industries, le fret ferroviaire a la possibilité en 2018 de poser des jalons pour reconquérir une place de choix dans les stratégies de transport des chargeurs. Chez Fret SNCF, de nombreux efforts ont été déployés pour repenser et optimiser les moyens de production vers une meilleure efficacité. La prochaine étape consistera à décloisonner les offres pour élargir la panoplie des solutions ferroviaires et se donner ainsi plus de chance d'attirer des volumes supplémentaires sur les rails. C'est aussi sur le terrain, chez les agents au sol et dans les locomotives, que vont se jouer les prochaines transformations. En effet, le formidable développement des outils digitaux et des capteurs connectés va permettre d'automatiser certains processus de préparation du transport. Une étape importante est attendue dans les prochains mois avec l'homologation de nouvelles méthodes de contrôle par l'établissement public de sécurité ferroviaire. Enfin, le ferroviaire de marchandises doit aussi franchir le pas d'une information plus claire et plus régulière des chargeurs sur le suivi des acheminements et les aléas éventuels. Dans ce domaine, l'intégration des systèmes d'information avec les outils de géolocalisation et de suivi de la flotte wagons constituera également un progrès indéniable. Ensemble, réinventons le ferroviaire !

Décryptage

130 jours pour soutenir les ambitions internationales des producteurs de sucre

UN TEMPS FORT POUR TOUTE LA FILIÈRE

Chaque année, entre mi-septembre et janvier, des trains chargés de sucre circulent depuis le nord et nord-est de la France, où sont concentrées les plantations de betterave sucrière. Destination ? Les ports de Dunkerque, Anvers, Le Havre et Rouen pour les marchandises destinées à l'export, mais aussi des silos situés en Italie ou à la frontière espagnole. Cette période appelée « campagne sucrière » correspond au moment où les betteraves sont récoltées puis transformées.

NOUVELLES PERSPECTIVES À L'EXPORT

Jusqu'à 2017, la production de sucre dans l'Union européenne faisait l'objet de quotas. Leur suppression effective le 1^{er} octobre 2017 a pour conséquence de lever les freins à l'export, et incite les compagnies sucrières comme Cristal Union (l'un des leaders du secteur en France) à produire davantage. Le résultat est un renforcement de la problématique du stockage du sucre. Compte tenu de la nécessité de sécuriser l'évacuation des usines et d'approvisionner les silos portuaires au plus vite, la fiabilité constitue l'enjeu n°1 pour Fret SNCF et ses partenaires...

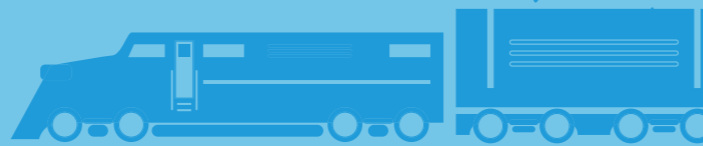
DES VOLUMES REVUS À LA HAUSSE

Le chargement des wagons se fait au départ des 12 sucreries embranchées. Pour toute la filière, les flux de transport ferroviaire durant la campagne sucrière représentent entre 200 000 et 250 000 tonnes de sucre. À lui seul, Cristal Union prévoit cette année environ 175 trains, soit un quasi-doublement des volumes par rapport à 2016. Une évolution qui s'explique, notamment, par la fin des quotas.

LE TRANSPORT COMBINÉ AUSSI...

Également mobilisée sur des lots de taille intermédiaire, Fret SNCF assure des trafics rail-route entre la France et l'Italie pour le compte de l'opérateur de transport combiné Cemat et de Forwardis. Ce dernier propose aussi une offre complémentaire conteneurisée en utilisant les trains de Fret, ainsi que des trains complets en technique combinée « company train »⁽¹⁾ : le sucre est chargé dans des conteneurs et acheminé jusqu'à une plateforme logistique à Mantoue (Italie). De là, il est distribué aux clients finaux par la route.

(1) Un train combiné dédié à un seul chargeur.



LE FERROVIAIRE, UN OUTIL DE CONQUÊTE

Pour les compagnies sucrières, la compétitivité à l'export se joue d'abord à terre, lors de la séquence comprise entre le départ du produit vers les ports et son chargement sur les navires. Pour des raisons de coût et de fiabilité de la logistique portuaire, le fer dispose d'atouts concurrentiels forts. Les acteurs ne s'y trompent pas. Le groupe Cristal Union a par exemple construit ou rénové des postes de chargement wagons et des installations terminales embranchées. Ermewa, loueur de wagons, a pour sa part rénové sa flotte (à hauteur de 200 wagons) pour répondre aux besoins des clients.

MOBILISATION TOUS AZIMUTS

Habituellement, Fret SNCF produit autour de 300 trains dans le cadre de la campagne sucrière. Parmi ses clients, on trouve les commissionnaires de transport, Forwardis et VTG Rail Logistics. Pour leur compte, l'opérateur déploie toutes ses offres – train complet, offre coupon Optifret et wagons isolés MLMC. À noter que Forwardis, leader sur ce marché, utilise pour les besoins de ses clients plus de 300 wagons Ermewa dont il assure la gestion complète.



Dossier

Sidérurgie, chimie, céréales, logistique automobile... Fret SNCF a engrangé de beaux succès commerciaux, ces derniers mois, dans différents marchés. Les contrats contiennent désormais pratiquement tous une dimension internationale et des engagements de qualité plus importants de Fret SNCF, pour intégrer de façon plus fluide le mode ferroviaire dans la logistique globale des chargeurs.

ILS CROIENT DUR AU FER

ArcelorMittal, premier producteur d'acier en France, a confié à Fret SNCF toutes ses expéditions ferroviaires depuis et vers la France pour des transports domestiques et vers toute l'Europe jusqu'en Pologne. D'une durée de quatre années (2018-2022), ce contrat « démontre la confiance d'ArcelorMittal dans le rail au point de l'intégrer dans son plan stratégique », décrypte Stéphane Chabeau, Directeur commercial chez Fret SNCF. « Il y a évidemment des attentes auxquelles nous nous efforcerons de répondre et c'est tout le sens des engagements de Fret SNCF, notamment sur la qualité de service. » L'Allemagne, la Belgique et l'Italie sont les principales destinations internationales. Dans une logique de complémentarité au sein

de la branche SNCF Logistics, une partie de ces transports est réalisée par Captrain, à l'exception de la Belgique, desservie en propre par Fret SNCF. Au total, chaque année, ce sont environ 4 700 trains massifs et 32 000 wagons isolés qui sont acheminés. Pour faire face à l'accroissement de volume attendu en cours de contrat et gagner en productivité sur le flux stratégique Dunkerque – Ébange (57), Fret SNCF augmentera les formats de ses trains jusqu'à 4 200 tonnes. À noter que dès 2018, le sidérurgiste verra ses wagons équipés de boîtiers connectés, dans le cadre du déploiement du Train fret digital (lire p.04).

ENCORE PLUS DE TRAINS DE CÉRÉALES

Autre partenaire industriel qui mise sur le fer, le leader mondial des ingrédients d'origine



Sur le site d'ArcelorMittal Atlantique et Lorraine situé dans la vallée de la Fensch, à Florange (Moselle). Ici, « les coils » (terme anglais désignant une bobine de tôle issue du laminage à chaud) sont déplacés en vue de leur stockage dans les entrepôts de l'usine.

••• végétale, Roquette. Le groupe optimise son volume de marchandises à transporter par voie ferroviaire. Un choix qui lui garantit une plus grande flexibilité et accompagne sa stratégie d'approvisionnement en céréales. Dans le cadre de la croissance internationale du groupe, la collaboration avec Fret SNCF s'est élargie au territoire européen. L'accord signé courant 2017 réunit tous les contrats de transport ferroviaire de Roquette. Ce succès résulte du travail collectif impliquant les équipes Roquette et Fret SNCF qui ont démontré leur capacité à inventer des solutions répondant au plus près aux enjeux logistiques.

PARTIE PRENANTE DE LA CROISSANCE DE GEFCO ET DE KEM ONE

GEFCO, premier opérateur européen de logistique automobile, et Fret SNCF ont aussi signé un contrat de grande envergure jusqu'en 2019. Celui-ci porte sur des prestations de transport de bout en bout en France et à l'international (Belgique, Italie, Espagne, Europe centrale...). « Pour répondre au niveau d'exigence de GEFCO et de la logistique de ses clients constructeurs en particulier sur la capacité d'emport et les délais de livraison, Fret a mis en place une organisation de pilotage dédiée. D'un nouveau genre, celle-

façon durable et responsable, localement, là où sont ses sites industriels. Nos usines travaillent de manière continue et tout arrêté est hautement préjudiciable à notre production et donc à la livraison de nos clients. Chaque campagne céréalière est différente. L'anticipation et l'optimisation de notre supply chain dans sa globalité, de l'approvisionnement à la livraison finale, sont donc des éléments essentiels pour satisfaire au quotidien nos clients des secteurs de l'alimentation, de la nutrition et de la santé.

3 QUESTIONS À

NATHALIE DEBAISIEUX,
Responsable Logistique Ferroviaire Céréales – Direction Matières Premières de Roquette

Quels sont les enjeux et contraintes de Roquette en termes de transports ?

Consommant plus de 8 Mt de matières premières chaque année dans le monde, Roquette se doit de gérer ses approvisionnements de



ci est axée sur le contrôle en temps réel de tous les acteurs internes à Fret SNCF ou externes chez ses sous-traitants, au long de la chaîne d'acheminement des convois de véhicules neufs», précise Yves Antoine, Directeur commercial.

Avec le chimiste Kem One, n° 2 européen du PVC implanté dans le sud-est de la France, c'est une histoire qui dure. Les deux entreprises ont en effet conclu un nouveau contrat de partenariat de trois ans couvrant, en Europe, l'approvisionnement de matières premières et l'expédition de produits finis en trains complets et wagons isolés. « Fret SNCF est aujourd'hui le premier prestataire de transport de Kem One. Lors de la renégociation, nous avons analysé nos contraintes respectives et modifié les schémas de flux afin de réaliser des économies importantes », explique Pierre Fauvarque, Directeur des Achats et de la Supply chain de Kem One. « Nos deux principaux flux ont été massifiés, tout en libérant l'occupation d'un sillon. Ces économies ont été partagées pour aboutir à une réduction globale très significative de notre facture de transport ferroviaire et à une visibilité tarifaire satisfaisante. Nos volumes transportés sont en hausse et des évaluations sont en cours sur l'opportunité de basculer du transport routier vers le wagon isolé (MLMC) ou le rail-route, pour la soude et le PVC, notamment à destination de l'Italie. » Aux côtés de Kem One dans les moments difficiles des années passées, Fret SNCF est fier de participer à la croissance désormais retrouvée de cet acteur majeur de la chimie en France.

Que représente pour Roquette ce nouveau contrat avec Fret SNCF ?

Le groupe Roquette a renouvelé son partenariat avec Fret SNCF avec pour objectif d'optimiser et d'augmenter potentiellement le volume de marchandises à transporter par le rail grâce à une plus grande flexibilité. Le contrat représente une nouvelle offre de service qui s'inscrit dans une démarche de progrès continu et de recherche de performance pour chacun des partenaires. Ainsi, il accompagne mieux la stratégie

“LE CONTRAT ACCOMPAGNE MIEUX NOTRE STRATÉGIE D'APPROVISIONNEMENT EN CÉRÉALES.”

d'approvisionnement en céréales du groupe Roquette.

Pourquoi choisir le mode ferroviaire pour vos transports ?

Bien que parfois moins souple que d'autres modes de transport, le ferroviaire transporte des quantités de matières premières

Les chargeurs désirent travailler avec des partenaires capables de les accompagner sur l'évolution permanente et parfois imprévisible du sourcing de leurs flux, parfois plusieurs fois par an tant en géographie qu'en volumes. Cela suppose de la réactivité sur l'ingénierie des plans de transport et sur les offres qui en découlent.



OLIVIER JUBAN,
DIRECTEUR FRET AUTOCHEM

Opérant le plus souvent sur un périmètre qui dépasse l'Hexagone, nos clients souhaitent aussi un accompagnement à l'échelle de l'Europe ainsi qu'un dialogue industriel permettant de trouver, à partir d'un prix de marché souvent dicté par la route, une organisation industrielle ad hoc et compétitive. Par ailleurs, ils comptent sur un pilotage reconnu de la sûreté et de la sécurité des marchandises; je pense notamment à la chimie et aux transports sensibles. Chez Fret SNCF, sur plusieurs contrats, nous avons su créer

TROUVER LE POINT D'ÉQUILIBRE ENTRE LE NIVEAU DE RESSOURCES QUE NOUS ENGAGEONS ET LE PRIX DU MARCHÉ

un dialogue entre la capacité du client à assumer un budget transport en euros et le champ éventuel de contraintes acceptables pour eux. Il s'agit de trouver le point d'équilibre entre le niveau de ressources que nous engageons

et le prix du marché. Grâce à des offres plus flexibles comme Optifret (lire p.10 et 11), nous pouvons aussi convaincre des chargeurs de transférer des trafics de la route au rail comme nous l'avons fait pour Danone avec des navettes hebdomadaires pour des coupons de dix wagons. Nous avons aussi entrepris des actions pour atteindre un meilleur niveau de service en termes de délai de réponse sur l'offre et les prix, en particulier à l'international. En outre, l'impact du digital sur la qualité du suivi opérationnel et la gestion qualité des contrats est une piste de performance sur laquelle nos clients nous attendent. Nous pouvons encore progresser, notamment en matière d'ingénierie commerciale, pour inventer des offres innovantes et en phase avec les attentes du client. La qualité du dialogue entre nos clients et le commerce est clé.

importantes dans des délais très courts et sur de longues distances. Il permet un approvisionnement durable et responsable en combinant performance économique et faible impact environnemental, ce qui fait écho à nos engagements en termes de développement durable.

VOUS POUVEZ LE « FER » AVEC FRET SNCF!

Grâce à une maîtrise de son plan de transport et au développement d'innovations digitales, Fret SNCF peut identifier de manière plus agile des opportunités de transport attractives pour ses clients. En complément de ses offres de train massif et de wagon isolé multi-lots multi-clients, elle a lancé Optifret, fondée sur la saturation des capacités résiduelles. Réactivité garantie!



Un maillage territorial attractif
Vous réalisez certains de vos flux par la route, parce que vos volumes ne sont pas massifiés et/ou réguliers? L'offre Optifret est accessible à partir de tous les points de chargement et de déchargement proposés par Fret SNCF et peut donc répondre à votre besoin. Prenez contact avec nous!



Une équipe à votre écoute
Votre interlocuteur habituel est disponible pour étudier avec vous les nouvelles opportunités de transport possibles. Si vous n'avez pas encore été contacté, n'hésitez pas à vous rapprocher de lui ou des contacts ci-dessous.




Exprimez vos besoins
Lors de votre rencontre, le commercial examinera avec vous dans quelle mesure Optifret, offre innovante fondée sur l'utilisation des capacités résiduelles et accessible à partir d'un wagon, peut répondre à vos besoins de transport de volumes intermédiaires.



Réponse rapide
L'étude de faisabilité reposant sur les capacités résiduelles identifiées, confirmation du montage technique et estimation financière vous sont délivrées sous un délai réduit.



Testez-nous !
Parce qu'elle est disponible sans obligation d'engagement, Optifret constitue une nouvelle solution que vous pouvez par exemple tester lors de pics d'activité ou de commandes de dernière minute.



Retour sur expérience
Évaluation commune pour apporter d'éventuels ajustements à la solution ferroviaire en fonction de vos besoins.



Pour savoir ce que nous pouvons « FER » pour vous : si vous n'avez pas de contact chez Fret SNCF, contactez

catherine.parize@sncf.fr
ou
eric.lanzeray@sncf.fr



Choisir Fret SNCF, c'est réduire votre consommation en CO₂ : un train de marchandises de 22 wagons = 50 camions

Fret SNCF étrenne le CNM



LE 10 DÉCEMBRE, UN PREMIER TRAIN VIA DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE LE BOULOU – LUXEMBOURG A CIRCULÉ SUR LE CONTOURNEMENT NÎMES-MONTPELLIER (CNM), marquant ainsi son entrée en service commercial. Depuis, des trains de Fret SNCF lui ont emboîté le pas (notre photo). En attendant d'accueillir des trains voyageurs en juillet, la ligne sera exclusivement fréquentée par des trains de marchandises. Fret SNCF a ainsi fait le choix de reporter sur cette ligne longue de 80 km, 90 % de ses trafics, soit près de 150 trains par semaine. Le CNM apportera une meilleure robustesse aux circulations de fret ferroviaire traversant l'Hérault et le Gard sur l'axe Nord-Sud avec l'Espagne, et sur l'axe Est-Ouest avec Toulouse/Bordeaux. Depuis deux mois, Fret SNCF a formé près de 200 conducteurs sur le nouvel itinéraire. Quelques trains continueront toutefois de circuler sur la ligne classique, notamment pour conserver la connaissance de la ligne et l'utiliser en cas de perturbation sur le CNM.

ON 10 DECEMBER, A TRAIN OPERATED BY VIA ALONG ON THE "RAIL HIGHWAY" FROM LE BOULOU – LUXEMBOURG WAS THE FIRST TO RUN ON THE NÎMES-MONTPELLIER BYPASS (CNM), thus bringing the line into revenue service. The VIA train has since been followed by Fret SNCF services (see photo). Passenger trains will start running on the line next July, but until then the new infrastructure will be used exclusively for freight traffic. Fret SNCF has chosen to route 90 % of its traffic via the 80-kilometre CNM, equating to almost 150 trains per week. The line will offer greater robustness for freight convoys crossing the departments of Hérault and Gard on north-south routes to and from Spain and on east-west routes in the direction of Toulouse and Bordeaux. Fret SNCF trained almost 200 drivers on the new route since two months, a few trains will nonetheless continue to run via the old line, in particular to preserve drivers' route knowledge so they can use it in the event of disruption on the CNM."

Fret SNCF rings in the new
on Nîmes-Montpellier bypass