

PERSPECTIVES FRET

[N°31] ÉTÉ 2015_ WWW.FRET.SNCF.COM

SPÉCIAL
PARTENAIRE
DES GRANDS
PORTS
MARITIMES

P.09

« LES FLUX FERROVIAIRES
SUR LES PORTS SERVENT
UNE LOGIQUE
ÉCONOMIQUE ET
ENVIRONNEMENTALE »

“PORT RAIL SERVICES
MAKE ECONOMIC AND
ENVIRONMENTAL
SENSE”

P.02

JACQUES DIRAND

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE DU RAIL



3 JUIN 2015 – l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) s'engage en faveur d'un fret ferroviaire compétitif et innovant. Retrouvez sur www.utp.fr/espace-presse/communiqués les 8 propositions de l'UTP.



3 JUNE 2015 – the Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) is working to promote competitive and innovative rail freight. Read UTP's eight proposals (in French) at www.utp.fr/espace-presse/communiqués.

ACCÉLÉRER L'ADOPTION DE NORMES TECHNIQUES EUROPÉENNES



RENCONTRE AVEC JACQUES DIRAND DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT TRANSPORT DE MARCHANDISES ET VOYAGEURS DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL

Quels sont en Europe les facteurs favorables au développement du fret ferroviaire ?

La logique du zéro stock et du flux tendu, plus propice au mode routier domine aujourd'hui de nombreuses organisations logistiques. Or pour différentes raisons d'ordre géostratégique, les industriels vont avoir de plus en plus besoin de sécuriser leur approvisionnement en matières premières alors que le prix de l'énergie va être tendanciellement orienté à la hausse. À 5 ou 10 ans cela devrait inciter les entreprises à revoir leur chaîne logistique et les pousser à la massification pour laquelle le ferroviaire apporte des réponses particulièrement pertinentes. Mais un environnement porteur ne suffit pas. Il faut que les acteurs du ferroviaire s'emparent du sujet en développant par exemple des trains longs permettant d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure. Par ailleurs, il faut arriver à harmoniser techniquement l'Europe ferroviaire pour faire baisser les coûts. Paradoxalement la construction d'une Europe du rail a,

jusqu'à présent, compliqué l'homologation du matériel roulant et la certification des entreprises ferroviaires, entraînant des surcoûts et des délais qui nuisent grandement à la compétitivité du rail. J'invite les chargeurs à militer aux côtés des opérateurs ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour inciter l'Union européenne à adopter immédiatement le pilier technique du 4^e paquet ferroviaire, sans attendre le pilier politique qui concerne les voyageurs. Pourquoi ? Le 4^e paquet ferroviaire conforte les missions d'interopérabilité technique de l'Agence ferroviaire européenne et lui confie de nouvelles prérogatives en matière de certification des matériels. Son adoption rapide est cruciale. Il en va de l'intérêt bien compris de tous.

La compétitivité du ferroviaire n'est-elle pas fragilisée par le cadre social plus souple du transport routier ?

Certes le cadre social du ferroviaire est plus strict que celui du routier mais, au delà, il s'agit déjà de faire respecter par le monde routier les règles existantes. Les chargeurs engagent leur propre responsabilité s'ils confient leurs transports à des opérateurs qui contreviennent à la législation sociale en vigueur. On constate de plus en plus d'affaires devant les tribunaux où les donneurs d'ordre sont interpellés. Mais je ne limiterai pas la question de la compétitivité au social. L'autorisation des camions 44 tonnes a encore fragilisé le wagon isolé alors que les acteurs du monde routier exercent

une forte pression pour permettre la circulation de « méga camions » de plus de 25m pouvant atteindre 60 tonnes. Il faut vraiment aborder de manière responsable le sujet de l'internalisation des coûts d'infrastructure et des coûts externes du transport.

CER

Créée en 1988, la Communauté européenne du rail ou CER rassemble des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. Elle compte 70 membres, dont elle est le porte-parole auprès des institutions européennes lors des débats suscités par la construction d'une Europe du rail. 84 % des opérateurs de fret ferroviaire européens y adhèrent.

EN QUESTIONS FOR JACQUES DIRAND, DIRECTOR, FREIGHT AND PASSENGER TRANSPORT DEPARTMENT, CER

What factors are favourable to the development of rail freight in Europe?

Logistics are often organised on the basis of zero stock and just-in-time systems, which work better with road transport. However, for geostrategic reasons, manufacturers are going to need to secure their supplies of raw materials. And energy prices are going to rise, too. Within five to ten years, this will likely lead companies to take a fresh look at their supply chains and increase their shipping volumes, which rail transport is well equipped to handle. But railways must engage proactively, for example, by operating more long trains. Also, technical harmonisation in Europe will be necessary to lower costs.

Paradoxically, construction of a European rail system has complicated homologation and certification procedures, resulting in higher costs and slower development, both of which undermine competitiveness. Shippers need to campaign with rail operators and infrastructure managers to get the European Union to immediately adopt the technical pillar of the Fourth Railway Package. Why? This Package provides the European Rail Agency with support in its technical interoperability missions. Its swift adoption is crucial and in everyone's interest.

Isn't the competitiveness of rail transport weakened by the more flexible labour rules in road transport?

Labour rules in rail transport are definitely more stringent. But first we must see that the existing rules in road transport are followed. Shippers are liable if they use operators that violate labour laws, and we are seeing more cases where shippers are the ones in court. But labour rules are not the only factor of success. The authorisation of 44-tonne trucks has undercut single-wagon-load demand, and the road transport industry is campaigning hard to win approval of "mega trucks" – ones over 25 meters long and weighing up to 60 tonnes. It is essential to address the issue of internalising the infrastructure and external costs of transport.

CER

The Communauté européenne du rail (CER) is an organisation of railway and infrastructure management companies created in 1988. It represents its seventy members in discussions at European institutions regarding the construction of a European rail system. Today, 84% of rail freight operators belong to the CER.

DÉCRYPTAGE



SYLVIE CHARLES
DIRECTRICE GÉNÉRALE
DE TRANSPORT
FERROVIAIRE
ET MULTIMODAL
DE MARCHANDISES
SNCF LOGISTICS

Avec ses presque 20 000 km de côtes, la France a des arguments à faire valoir en matière de transport maritime. Les ports de l'Atlantique comme ceux de la Méditerranée ont pris leur destin en main et ont intégré l'importance de l'accessibilité ferroviaire dans leur stratégie de développement. Dotés de compétences nouvelles dans le cadre de la réforme des ports de 2008, les grands ports maritimes de Marseille, du Havre et de Dunkerque ont engagé des projets de modernisation ou de renforcement de leurs infrastructures en particulier des infrastructures ferroviaires qui leur ont été transférées. L'amélioration de la desserte ferroviaire des ports est en effet une condition du développement du ferroviaire de et vers les ports. Mais il faut raisonner au-delà. Ce qui compte c'est la capacité à relier ces ports à un vaste hinterland vers l'Allemagne, la région parisienne ou lyonnaise. Il y a là un vaste champ de progrès sur lequel nous travaillons en étroite collaboration avec les ports ou un groupement tel HAROPA. Enfin, et pour prolonger le sujet hors de l'Hexagone, je pense, comme le souligne Jacques Dirand du CER dans ce numéro, que l'accélération de la mise en place de normes techniques communes à tous les pays européens est fondamentale, car nos clients souhaitent des solutions à cette échelle. Les obstacles techniques sont encore lourds et pénalisants par rapport au transport routier. Sur le long terme, une harmonisation technique permettrait d'optimiser les coûts de production et de rendre les investissements économiquement viables.

EN With nearly 20,000 km of coasts, France has a compelling case to make when it comes to sea transport. The Atlantic and Mediterranean ports have made rail transport accessibility an important part of their development strategies. With the redefinition of the ports' roles and responsibilities by the 2008 reform, the major ports of Marseille, Le Havre and Dunkirk have undertaken infrastructures projects, focusing particularly on rail infrastructures. Improvement of port rail services is a prerequisite for the development of rail transport to and from the ports. But it is necessary to think in broader terms. What will count is the capacity to link these ports to a vast hinterland encompassing the Paris and Lyon regions and Germany. The potential for progress is immense, and we are working closely with the ports and a group like HAROPA to achieve it. To consider this matter from a wider perspective than France alone, I think that, as Jacques Dirand of the CER has pointed out elsewhere in this issue, it is essential to speed up the implementation of common technical standards across Europe because our customers want solutions on that scale. Over the long term, technical harmonisation will optimise production costs and make investments economically viable.

ENQUÊTE SATISFACTION CLIENTS

FRET SNCF TOUJOURS DANS UNE DYNAMIQUE POSITIVE

Le cru 2015 du baromètre satisfaction clients que Fret SNCF organise depuis 8 ans recèle de bonnes et de moins bonnes nouvelles. Les résultats, en-deçà de ceux très positifs de l'édition 2014, sont sans doute marqués par les incidents de circulation du premier trimestre 2015 et le contrecoup des mouvements sociaux de juin 2014. Le taux de satisfaction globale s'élève à près de 70% au lieu de 80% l'année dernière. La capacité à répondre à des demandes de volumes importants et la relation avec les interlocuteurs commerciaux et les plateaux marchés (cf. page 10) sont des points forts désormais bien installés. Mais des efforts sont toujours attendus entre autres sur la qualité de l'information concernant le suivi des acheminements, les réponses apportées en cas d'aléas ou sur la capacité d'adaptation à des besoins variables et urgents. Dans ces domaines, les plans d'actions déjà engagés vont se poursuivre et s'approfondir pour devenir plus prégnants auprès des clients.

EN CUSTOMER SATISFACTION SURVEY
FRET SNCF STILL MOVING IN THE RIGHT DIRECTION,
Fret SNCF's annual customer satisfaction survey offered some good news and some less than good in 2015. The results fell short of the excellent scores in 2014, no doubt due to the traffic incidents in the first quarter of 2015 and the repercussions of the labour disputes in June 2014. The overall satisfaction rate was about 70%, down from 80% last year. The capacity to transport large volumes and relations with customers' sales staff and the market platforms (cf. page 10) are now solid strong points. Progress is still awaited, however, in providing consignment-tracking information, reacting to unforeseen incidents and adapting to variable and urgent customer needs. In these areas, existing action plans will continue and be reinforced to boost satisfaction.



FRET SNCF, PARTENAIRE DES GRANDS PORTS MARITIMES

Les grands ports maritimes ont besoin de connexions haut débit avec leur hinterland pour se développer et ce, quelle que soit leur localisation. Une exigence qui passe par des approches collaboratives dans lesquelles Fret SNCF a l'ambition de s'inscrire, en France et en Europe.

Depuis 25 ans le commerce maritime mondial a connu une croissance particulièrement forte due aussi bien à la libéralisation des échanges, au développement rapide des pays émergents ainsi qu'aux nouvelles technologies logistiques. 90% du commerce mondial s'effectuent par transport maritime. Si jusqu'à présent les ports français en avaient moins profité que leurs voisins du nord de l'Europe, on y observe ces dernières années un regain d'activité. Une meilleure intégration des ports aux chaînes logistiques et industrielles est cependant nécessaire. Intégration dans laquelle le fret ferroviaire a une vraie carte à jouer que soit pour le fret conventionnel ou combiné.

Massifier les dessertes terrestres des ports

Le poids des transports de marchandises par voie maritime dans le monde continue de croître, passant encore de

8,4 milliards de tonnes en 2010 à 9,1 milliards en 2014. Pour répondre à cette croissance, les porte-conteneurs ont vu leur capacité multipliée par dix en 40 ans. Les « Ultra Max » en circulation depuis 2006, transportent entre 10 000 et 13 000 EVP contre 1 000 à 2 100 EVP pour la génération des navires des années 70. Les ports ont dû s'adapter à l'accueil de ces géants : un « Ultra Max » de 10 000 EVP représente l'équivalent de 5 000 camions pour acheminer les marchandises qu'il transporte. Les organisateurs de flux poussent eux aussi à la massification pour réduire les coûts et l'empreinte carbone. Les ports français ont bien pris conscience que leur attractivité aux yeux des décideurs que sont les armateurs, les transitaires, les commissionnaires et les chargeurs, dépend non seulement de leur fiabilité, de leurs qualités propres mais également de l'existence d'une offre de transport massifiée sur leur hinterland. Dans ce dossier les exemples d'HAROPA ou du Grand port Maritime de Marseille qui cherchent, l'un comme l'autre, à rationaliser les circulations sur leur périmètre et, au-delà de celui-ci, à développer leurs liens avec les réseaux ferrés – en particulier les corridors RTE-T – et fluviaux, l'illustrent. Les initiatives de Fret SNCF pour développer des trains longs avec une capacité d'emport accrue ou encore le développement d'organisation spécifique pour les campagnes céréalières estivales s'inscrivent dans cette même dynamique. D'autre part, en tant que troisième opérateur européen de fret ferroviaire, SNCF Logistics continue de consolider sa présence dans les grands ports du Nord que ce soit Anvers, Rotterdam ou Hambourg.

LE DOSSIER

EN FRET SNCF, PARTNER OF THE MAJOR SEAPORTS

All major seaports need rapid transport connections with their hinterland if they are to grow. Meeting this need calls for a collaborative effort, and Fret SNCF aims to contribute to it in France and Europe.

Maritime trade has grown significantly over the past 25 years owing to trade liberalisation, the rapid development of emerging countries and new logistics technologies. Today, 90% of global trade travels by sea. French ports have benefited less than those in northern Europe, but they have enjoyed an upturn in recent years. The ports still need to be better integrated in logistics and supply chains, however, and rail transport has a strong hand to play in achieving this goal.

High-volume transport to the hinterlands

The volume of sea freight rose from 8.4 billion tonnes in 2010 to 9.1 billion in 2014, while container ship capacity has increased tenfold in 40 years.

The "Ultra Max" vessels plying the seas since 2006 carry between 10,000 and 13,000 TEU, compared with 1,000 to 2,100 TEU for the 1970s-generation ships, and ports have had to adapt to accommodate these giants. French ports are well aware that their attractiveness depends not only on their reliability and specific assets, but also on their ability to offer high-volume transport services to their hinterland. In this report, HAROPA and the Grand Port Maritime de Marseille provide examples of the efforts to achieve efficient transport flows at the ports and develop better links to waterway and rail networks (in particular the TEN-T corridors). Two Fret SNCF initiatives – the use of long trains and special transport operations during grain harvests – illustrate this trend, too. As Europe's No. 3 rail freight operator, SNCF Logistics is also continuing to build up its activities at the northern European ports of Antwerp, Rotterdam and Hamburg.



des marchandises extra-UE arrivent par les ports. Leur importance est tout aussi grande pour le commerce intra-européen puisque, chaque année, 37% du fret intra-UE et 385 millions de passagers transitent par des ports.

Classement des 10 principaux ports de marchandises de l'UE	Millions de tonnes traitées (2011)
1 Rotterdam	370,3
2 Anvers	168,5
3 Hambourg	114,4
4 Marseille	84,5
5 Algésiras	68,8
6 Le Havre	63,4
7 Amsterdam	59,6
8 Immingham	57,2
9 Bremerhaven	55,9
10 Valence	54,2



des conteneurs des ports de Marseille et du Havre sont acheminés par la route. Le plus ferroviaire des ports français? Dunkerque avec 30%.

FACILITER L'ACCESSIBILITÉ DES PORTS

Quels leviers peuvent faciliter l'accessibilité des ports et éviter la saturation des terminaux? Les réponses de Jean Rouche, directeur Fret SNCF Autochem, au sujet du port de Marseille.



Les cargaisons ferroviaires sur le port de Marseille-Fos proviennent soit de transbordements directs, soit des équipements logistiques locaux ou des industries implantées sur la zone portuaire, ces dernières plutôt consommatrices de ferroviaire conventionnel. Plusieurs leviers peuvent favoriser un hinterland ferroviaire. La facilité d'accès porte sur des paramètres physiques: débit des infrastructures, gabarits adaptés aux chargements, sillons fiables, liaisons internationales... La part modale du ferroviaire se joue aussi en termes de manœuvrabilité sur le domaine portuaire: l'organisation des faisceaux et embranchements est en effet déterminante pour l'efficacité économique du rail. Ces sujets sont du ressort des gestionnaires d'infrastructures, mais les opérateurs ferroviaires peuvent aider les ports à formuler les besoins. Fret SNCF s'y emploie en siégeant au Conseil de développement de GPMM, depuis la réforme portuaire de 2008. En parallèle de nos relations commerciales avec les armateurs et les industriels, intervenir au sein de ce conseil consultatif est important. Tous les acteurs de la place portuaire – industriels, transitaires, armateurs, transporteurs... – participent aux réflexions sur le plan stratégique du port. Progressivement, un consensus se crée autour des grands sujets, les pré et post acheminements notamment. Cette approche collaborative dans la durée prend toute la mesure des contraintes et des opportunités du ferroviaire, afin de l'utiliser à bon escient. Par exemple, l'unanimité se tisse autour des aménagements de nouvelles capacités ferroviaires sur les dessertes des bassins Ouest à Fos. Mais l'attractivité des dessertes ferroviaires, c'est aussi une question de services et de tarification. L'hinterland ferroviaire est une orientation stratégique majeure du port de Marseille qui envisage une modulation des « droits de port » favorisant les conteneurs pré ou post acheminés par des modes massifiés, barges ou trains. Via un fonds de soutien ou d'amorçage, le port a aussi la possibilité de prendre part au risque économique d'un opérateur de transport combiné qui lancerait de nouvelles liaisons commerciales.

EN FACILITATING PORT ACCESS

The objective is to have freight transit smoothly to avoid clogging terminals. Jean Rouche, freight director at Fret SNCF Autochem, talks about facilitating accessibility at the port of Marseille.

Rail freight at the port of Marseille-Fos comes either from transshipments or from local logistics facilities or industries in the port. There are several ways to encourage shipping inland by rail. The ease of access depends on physical parameters such as flow rates through infrastructures, dimensions adapted to loads, reliable train services, and international connections. Rail's share of the modal split also depends on manoeuvrability in the port area: the track layout is critical to the economic efficiency of rail transport. These issues are the domain of infrastructure managers, but rail operators can help ports specify their needs. Fret SNCF does this by sitting on the GPMM Development Board. Along with our commercial relations with the shipping companies and manufacturers, our activity on the board is another way to have a real impact. Everyone involved with the port – manufacturers, forwarders, shipping companies, transport companies and others – participates in strategy discussions and progressively comes to agreements on major issues. In this collaborative approach, the constraints and advantages of rail transport are assessed so that it will be used wisely. A unanimous decision was reached concerning additional rail capacity for the West Basin at Fos. But rail transport's appeal also depends on services and pricing. Developing services to the hinterland is a key strategic priority for the port of Marseille, which is considering a pricing scheme to encourage shipping of containers by high-volume modes. The port can contribute via a support fund at the commercial launch of a new service of combined transport line.



QUESTION À FABIENNE MARGAIL CHEF DU DÉPARTEMENT HINTERLAND À LA DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE (GPMM)

Comment Marseille développe son hinterland? Quelle place pour le ferroviaire?

Fer, fleuve, route, pipeline: chaque mode a son domaine de pertinence. Directement desservis par le fer et le fluvial, les terminaux de Marseille-Fos proposent de très bonnes conditions de transbordement. Le mode ferroviaire, notamment, permet d'ancrer des dessertes efficaces. Il maille l'hinterland à différentes échelles et favorisent l'alimentation et l'évacuation massifiée œuvrant ainsi, côté terre, au développement du fret maritime. En 2014, nos trafics ferroviaires de conteneurs – vers le grand sud-ouest, le nord et le nord-est de l'hexagone et l'Europe – ont augmenté de 14%. Le GPMM entend s'appuyer sur le ferroviaire pour conforter son positionnement naturel de gateway sud européen. Dans le cadre de la révision du réseau européen RTE-T, le port a d'ailleurs été inscrit sur deux corridors multimodaux: le « Méditerranéen » (péninsule ibérique – Hongrie) et le « Mer du Nord-Méditerranée » (Irlande - Royaume-Uni – Benelux – sud de la France). C'est une garantie de sillons de haute performance. Le GPMM joue par ailleurs un rôle de facilitateur de la chaîne logistique. En partenariat avec les professionnels, il contribue à activer plusieurs leviers pour favoriser les transports

massifiés: notamment les procédures ferro et fluvio-maritimes qui permettent aux cargaisons de traverser le port sous douane pour être dédouanées pendant leur parcours ou à destination; la dématérialisation de ces procédures, par la connexion au Cargo Community System du port en augmentera la fluidité. Autre point: les marchandises dangereuses bénéficie d'un jour de stationnement supplémentaire dans le port si elles sont pré ou post acheminées par le rail ou le fleuve. C'est un atout important pour l'industrie chimique de la vallée du Rhône. Enfin, le GPMM cofinance des projets d'investissement de SNCF Réseau et conduit directement des opérations de modernisation sur son réseau ferré portuaire.

EN A QUESTION FOR FABIENNE MARGAIL, HEAD OF THE HINTERLAND DEPARTMENT IN THE DEVELOPMENT DEPARTMENT, GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE (GPMM)

How is the port of Marseille developing its hinterland? And what is rail transport's role?

Rail, inland waterway, road, pipeline: each mode has its place. With its rail and waterway connections, Marseille-Fos offers excellent transshipment possibilities. The rail network, which extends into the hinterland at several levels, is very efficient for high-volume inbound and outbound traffic and thus contributes to sea freight growth. In 2014, our rail container traffic across France and Europe increased by 14%. The GPMM is relying on rail transport to consolidate its natural positioning as a gateway to southern Europe. The port is in two multimodal corridors in the RTE-T programme: the "Mediterranean" and the "North Sea-Mediterranean", guaranteeing very efficient train paths. The GPMM is helping promote high-volume transport in several ways, such as procedures allowing freight to be cleared through customs as it travels to its destination by rail or waterway. Also, dematerialising procedures with the Cargo Community System will smooth flows. Another point: hazardous goods transported by rail or waterway can stay an extra day in the port – a big advantage for the chemical industry in the Rhône valley. Last, the GPMM is co-financing SNCF Réseau projects and modernising port rail facilities.

AGRANDIR L'HINTERLAND DES PORTS AVEC LES TRAINS LONGS

La problématique de la massification de la desserte portuaire, ne se présentait pas avec la même intensité dans les ports français que dans les grands ports nord européens du fait de volumes à traiter plus modestes et de distances de pré ou post acheminement moindres. Aujourd'hui la donne évolue et Fret SNCF entend proposer de nouvelles solutions comme celle de trains plus longs et plus lourds pour y répondre. Le succès du projet Marathon qui a permis en 2014 de faire circuler le train le plus long d'Europe – 1524 m pour 4000 tonnes tractées – ouvre la voie à une exploitation de cette solution par Fret SNCF, une fois la certification de sécurité obtenue auprès de l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) et la circulation de trains de telles

longueurs approuvée par SNCF Réseau. Avec cette technique de jumelage de deux trains de 750m, on double la capacité d'emport passant de 35 à 70 wagons. On optimise aussi les sillons puisqu'on n'utilise plus que 1,2 sillon contre 2 avec deux trains. « Une solution particulièrement pertinente pour les pré et post acheminement des grands ports maritimes » souligne Denis Levy, directeur Innovation de Fret SNCF.

EN EXPANDING PORT HINTERLANDS WITH LONG TRAINS

Providing high-volume rail services at seaports was not as pressing an issue at French ports as at the major ports in northern Europe because the quantities of freight were smaller and the inbound

and outbound distances shorter. However, the situation is changing today, and Fret SNCF plans to offer new solutions, including longer and heavier trains. The Marathon project, in which Europe's longest train (1,524 m and 4,000 tonnes hauled) was successfully tested, paves the way for Fret SNCF to run similar trains once safety certification and SNCF Réseau approval are obtained. Coupling two 750-m trains together doubles payload capacity from 35 to 70 wagons. Train path use is optimised, too, as only 1.2 paths instead of two are required. "It is a particularly good solution for inbound and outbound traffic at large seaports", says Denis Levy, director of Innovation at Fret SNCF.





« LES FLUX FERROVIAIRES SUR LES PORTS SERVENT UNE LOGIQUE ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE »

SICA Atlantique coordonne des trafics céréaliers de plus en plus volumineux sur le port de La Rochelle. De 15% en 2005, la part d’approvisionnement par le rail est passée à 25-30%, jusqu’à atteindre 40% sur la campagne 2014-2015. Témoignage de son Directeur général, Vincent Poudevigne.

Favoriser les flux ferroviaires sur les ports répond à une logique économique et environnementale. Les places portuaires françaises ont besoin d’un rail compétitif pour tenir leur position face aux ports étrangers. SICA Atlantique s’est engagé dans une stratégie de report modal depuis une dizaine d’années, avec six sociétaires constitués en pool ferroviaire. Nous attendons souplesse, réactivité et anticipation de notre partenaire ferroviaire. Fret SNCF répond à ce besoin, participe à notre réflexion et accompagne efficacement la croissance de nos volumes au fil des années. Les relations de terrain nouées dans la durée entre nos équipes opérationnelles sont une réelle valeur ajoutée. Nos silos appellent les marchandises en flux tendu selon les programmations des navires. Les trains sont cadencés à l’avance, mais la façon de les remplir reste souple. C’est une coopération en toute confiance. Anticiper l’approche des chargeurs vise à transformer le réflexe de faire appel à la route en programmation ferroviaire. Cela permet de prendre des engagements de part et d’autre, en tarif et en performance, pour concilier efficacité opérationnelle et rentabilité économique. SICA Atlantique a affrété 700 trains pour la campagne 2014-2015. Celle de 2015-2016 devrait être encore plus volumineuse : dès juillet, nous réceptionnons 4 à 5 trains par jour, quasiment notre capacité optimale.

EN “PORT RAIL SERVICES MAKE ECONOMIC AND ENVIRONMENTAL SENSE”
SICA Atlantique coordonne des flux de céréales de plus en plus volumineux sur le port de La Rochelle.

The proportion transported by rail has increased from 15% in 2005 to 25-30%, even rising to 40% with the 2014-2015 harvests. The company’s managing director, Vincent Poudevigne, comments.

Port rail services make economic and environmental sense. French ports need competitive rail services to vie with foreign ports. Over the last ten years, SICA Atlantique has pursued a modal shift strategy. We expect flexibility, responsiveness and anticipation from our railway partner,

and Fret SNCF meets those needs. The relations between our operational teams yield real added value. Grain is supplied to our silos on a just-in-time basis as ships arrive. The trains are scheduled in advance, but their loads remain flexible. The aim of anticipating shippers’ needs is to move from a reflexive reliance on road transport to scheduled trains. This enables both parties to make price and performance commitments and to find the best trade-offs between efficiency and profitability. SICA Atlantique chartered 700 trains for 2014-2015, and even larger volumes are expected in 2015-2016. In July, four or five trains began arriving each day, which is about our optimal capacity.



LES AMBITIONS FERROVIAIRES D’HAROPA

Dotés de compétences nouvelles dans le cadre de la réforme des ports de 2008, les grands ports maritimes français ont engagé des projets de modernisation ou de renforcement de leurs infrastructures en particulier des infrastructures ferroviaires. Rencontre avec Nicolas Occis, directeur de HAROPA - Port de Rouen également président du GIE HAROPA - Ports de Paris Seine Normandie pour l’année 2015.



La constitution d’HAROPA visait, entre autres, à vous positionner en guichet unique vis-à-vis des chargeurs, des commissionnaires, des armateurs... Cela fait-il aussi évoluer vos relations avec les opérateurs ferroviaires ?

La création du GIE HAROPA a pour objectif de constituer un ensemble portuaire plus performant, en mutualisant une partie des équipes et des missions des trois ports, de manière à travailler à la bonne échelle, celle de l’axe Seine. La contribution à la mise en œuvre de meilleures offres multimodales, aussi bien fluviales que ferroviaires, en est un excellent exemple, avec des relations plus efficaces avec les gestionnaires de réseaux comme SNCF Réseau et Voies Navigables de France. Un travail a ainsi été engagé depuis plusieurs années avec RFF puis SNCF Réseau, pour que les entreprises ferroviaires disposent de capacités suffisantes sur le réseau ferré national. L’objectif est de préserver, dans les différentes étapes de montage du graphique de circulation, des sillons bien positionnés d’une vitesse moyenne suffisante pour que la rotation des rames de céréales reste dans le marché. Cette démarche fera naturellement l’objet de partage avec les entreprises ferroviaires concernées, HAROPA n’ayant pas vocation à se positionner comme candidat autorisé. Il s’agit là encore d’un sujet important pour le port de Rouen, dans le but de disposer de sillons préconstruits.

* Grand Port Maritime de Rouen

EN HAROPA AND RAIL TRANSPORT
With the scope of their activities broadened by the 2008 port reform, France’s major seaports are engaged in modernisation and infrastructure expansion projects, with rail infrastructures a prime focus. Here Nicolas Occis, director of HAROPA - Port of Rouen and president of the GIE HAROPA, offers his views on the subject.

What does the port of Rouen expect from a rail freight operator ?

The port of Rouen needs efficient rail services for most of its activities, including grain and chemicals. Current services are not adequate to achieve its ambitions. The GPMR would like rail operators to offer competitive and reliable services adapted to shippers’ expectations. The GPMR’s grain traffic totals 7.6 million tonnes, with just 6.7% transported by rail. This market is seasonal, so flexible services are required. Fret SNCF’s Normandie Express Cargo service meets these needs. The Seine Nord shuttle operated by SNCF subsidiary Ecorail, which efficiently collects grain in northeastern France to supply the Sénalia silos at the Port of Rouen, is an innovative and competitive solution. We expect all the railways to develop such services for the port of Rouen, and we have set up a collaborative programme with them to do this.

One aim of the GIE HAROPA is to provide a single entity for shippers, forwarders and shipping companies to deal with. Has this changed your relations with rail operators ?

The aim of the GIE HAROPA is to create a more efficient port organisation by combining some of the personnel and activities of the three ports so as to operate on the larger scale of the Seine region. Its contribution to a better multimodal offering and more efficient relations with network managers like SNCF Réseau and Voies Navigables de France is an excellent example. We have worked with RFF and then SNCF Réseau for several years to see that rail operators have sufficient capacity on the national network. The aim is to maintain well-positioned and sufficiently rapid train paths to keep grain trains in the market. The railways will naturally share in this effort, since it is not HAROPA’s intention to be an authorised applicant. Pre-constructed train paths are an important issue for the port of Rouen.

Quelles sont les principales attentes du port de Rouen vis-à-vis d’un opérateur ferroviaire en général et sur le marché des céréales en particulier ?

Le port de Rouen a besoin d’une offre ferroviaire performante pour la majeure partie de ses activités, comme les céréales et la chimie. Les trafics ferroviaires sont nettement insuffisants par rapport aux ambitions du port. Le GPMR* souhaite que les opérateurs ferroviaires proposent des offres compétitives, fiables, adaptées aux besoins des chargeurs. Le trafic céréales actuel du GPMR est de 7,6 millions de tonnes. La part du fer est de 6,7% seulement. Ce marché, par définition saisonnier, attend une souplesse de service. La mise en place par Fret SNCF d’une production telle que « NEC » (Normandie Express Cargo) y répond. Des initiatives innovantes, telle la navette Seine Nord pour l’alimentation des silos Sénalia du port de Rouen par Ecorail, filiale de SNCF, auront permis une collecte efficace depuis l’Oise, la Marne, l’Aisne et la Seine-et-Marne et un transport ferroviaire concurrentiel comparé aux autres modes. Nous attendons de toutes les entreprises ferroviaires qu’elles développent ces actions pour le port de Rouen. Nous avons engagé à cet effet, une démarche collaborative avec les acteurs de la filière.

SNCF AFFIRME SA PRÉSENCE SUR LE PORT DE HAMBOURG



Le port germanique occupe la deuxième place pour le conteneur en Europe et le quatorzième rang mondial. Pour le vrac, ce sont la chimie et les céréales qui arrivent en première place.

EN *The German port ranks No. 2 in Europe and No. 14 in the world in container traffic. The leading bulk transport products are chemicals and grain.*

Hambourg troisième port d’Europe a vu son trafic de containers, en particulier de et vers la Chine, se multiplier. Aujourd’hui un container sur trois traités dans le port est « chinois » et plus de 400 entreprises chinoises sont implantées à Hambourg, un nombre qui ne cesse de croître.

Captrain Deutschland, filiale de SNCF Logistics, deuxième opérateur de Fret ferroviaire sur le marché allemand et partenaire pour de nombreux trafics de Fret SNCF y est très active et ce d’autant plus depuis fin 2012 avec le rachat d’une activité “Shunting/Last Mile” qui a permis à Captrain Deutschland de s’implanter durablement sur le port de Hambourg pour offrir à ses clients un service “last mile” de haut niveau. En 2014 TWE, filiale de Captrain Deutschland, a effectué plus de 12000 manœuvres sur le port, ce qui fait d’elle une véritable alternative à DB Schenker. À noter que 40% des containers traités sont acheminés via le mode ferroviaire alors que le port est relié à son hinterland par un réseau de liaisons ferroviaires et fluviales qui irrigue de vastes territoires, jusqu’au sud de l’Europe. Hambourg a construit « son » corridor au travers de l’Europe centrale et orientale, comme Rotterdam a construit le sien le long du Rhin.

EN SNCF IS FIRMLY ANCHORED AT THE PORT OF HAMBURG

The port of Hamburg has seen strong growth in container traffic, particularly to and from China. Today, one third of the containers handled at the port are “Chinese”, and over 400 Chinese companies are present at Hamburg. Captrain Deutschland, a subsidiary of SNCF Logistics, the No. 2 rail freight operator in Germany and a regular partner of Fret SNCF, is very active there. In late 2012, it acquired a shunting/last mile business, thus gaining a solid presence at the port, where it offers customers reliable, high-quality last-mile service. In 2014, the Captrain Deutschland subsidiary TWE performed more than 12,000 operations at the port, making it a real alternative to DB Schenker. Forty per cent of the containers handled at Hamburg are transported by rail. Rail and waterway networks connect the port to a vast area extending to southern Europe. Hamburg has constructed its corridor through Central and Eastern Europe just as Rotterdam has done along the Rhine.



À LYON SUR UN PLATEAU-MARCHÉ DE FRET SNCF

24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, c'est depuis les plateaux-marchés que sont gérés au quotidien les trains de Fret SNCF. Y compris ceux qui sont livrés et dont il faut prévoir le retour à vide. Gestionnaires de commande, adaptateurs d'offre, gestionnaires de réservation et gestionnaires opérationnels collaborent pour assurer la construction des acheminements en France et en Europe et informer les clients.

// EN ON A FRET SNCF MARKET PLATFORM AT LYON Fret SNCF's trains, including ones that have been unloaded and are returning empty, are monitored 24 hours a day, seven days a week from the market platforms. The managers who take orders, adjust services, make reservations and oversee operations work together to organise transport services in France and across Europe and keep customers informed.

AU BOUT DU FIL, UN INTERLOCUTEUR PRIVILÉGIÉ
Le gestionnaire de commande est le point d'entrée privilégié d'un client de Fret SNCF. Il gère un portefeuille de commandes et suit leurs avancées au jour le jour jusqu'à la livraison, informant les clients en cas d'aléas dans la préparation ou l'organisation d'un train en amont ou lors de sa circulation. Il connaît leurs besoins prioritaires et les engagements contractuels. Certains grands comptes confiant de nombreux flux domestiques et internationaux à Fret SNCF disposent de plusieurs gestionnaires de commande dédiés.

A DEDICATED CONTACT AT THE END OF THE LINE
A customer's first contact with Fret SNCF is through the order manager. He manages a portfolio of orders and keeps track of their status day to day until the delivery is made, informing customers of anything unexpected in a train's preparation or during the transport itself. He knows the customers' top priorities and the commitments made by both parties in the contracts. Some key accounts that ship a lot of domestic or international freight with Fret SNCF have several order managers assigned to them.



DE LA RÉSERVATION À LA COMMANDE DE MOYENS
Pendant le deuxième mois précédant une journée de circulation, les besoins d'acheminement sont confirmés ou adaptés en tenant compte des éventuelles variations de volume du client. Des parcours alternatifs sont aussi étudiés en cas de travaux sur l'infrastructure ferroviaire.

Un mois avant la circulation du train, les acheminements de bout en bout sont construits dans les systèmes d'information. Ainsi les informations relatives à la composition des trains sont transmises aux équipes des points d'arrêt et de livraison du parcours. C'est également durant ce mois que sont gérées les réservations de dernière minute pour des trains appelés « SPOT ».

ORGANISING THE TRANSPORT
Two months before the shipping date, the transport requirements are confirmed or adjusted to take account of any changes in the volume being shipped by the customer. Alternative routes are also identified in case work is being done on the rail infrastructure.

One month before the shipment, the end-to-end transport operations are constructed in the information systems. The composition of the trains is then sent to the personnel at the layover and delivery points. Last-minute reservations for the "SPOT" trains are also managed during this month.

JOUR J
Les trains en circulation sont monitorés 24 heures sur 24. Fortes des engagements contractuels de Fret SNCF, les équipes du plateau-marché, en 3 X 8, informent les clients, traitent de toutes situations non conformes aux horaires ou aux parcours prévus, et portent les priorités du client auprès des régulateurs de trafic. Les événements liés aux matières dangereuses sont traités à travers la cellule Présence Fret qui, le cas échéant, assure l'interface avec les autorités, les chargeurs et donneurs d'ordre.

D DAY
The train monitoring system is activated 24 hours a day. Working in three shifts, the market platform teams meet Fret SNCF's contractual commitments by keeping customers informed, dealing with all deviations from the planned timetables and routes, and seeing that the traffic managers are attentive to customers' priorities. Trains carrying hazardous goods are monitored by a special unit that interacts with authorities, shippers and customers when necessary.



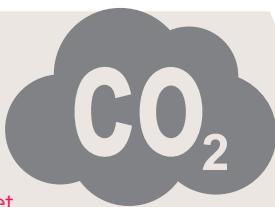
- 15%

Baisse spectaculaire des émissions CO₂ de Fret.

* entre 2011 et 2014.

Fret SNCF's CO₂ emissions decline a spectacular 15%*

*Between 2011 and 2014



Non seulement aucun concurrent routier ou ferroviaire n'émet aussi peu de CO₂ que Fret SNCF, mais personne n'a autant progressé sur ce point au cours des trois dernières années.

Alors que le mode routier n'est pas réputé pour sa sobriété en émissions de CO₂, les autres entreprises ferroviaires actives en France ont beaucoup plus recours que Fret SNCF au diesel. La part de transport de Fret SNCF avec des locomotives diesel a d'ailleurs baissé de 10% sur la période 2011-2014 et la traction électrique représente en 2014 90% des tonnages transportés par Fret. Au-delà de ce moindre recours au diesel, SNCF étudie en amont des appels d'offres des solutions plus robustes et plus massifiées pour réduire ses émissions. La mise en place de MLMC avec une production optimisée pour le wagon isolé et l'arrivée de trains plus lourds et plus longs y ont également contribué. Enfin, les conducteurs SNCF sont formés à une conduite plus économe en énergie.

Estimer les émissions de CO₂ selon le mode de transport

Les transporteurs ont pour obligation de communiquer à leurs clients les émissions CO₂ liées à leurs transports. Cette communication peut être faite au moment du devis ou après la prestation. Pour ce faire, deux outils complémentaires ont été développés par Fret. À noter que pour certaines activités la part d'émissions de CO₂ liée au transport est significative.

En amont des transports: le calculateur CO₂ de Clic Services

Disponible sur Clic Services, www.servicerefret.sncf.com, il permet d'estimer au plus juste les émissions en prenant en compte les caractéristiques de l'offre: itinéraires et trains types MLMC, contenu carbone de l'électricité en France. À noter le calcul de bout en bout à l'international en utilisant les paramètres EcoTransIT.

L'outil de reporting info CO₂ de Clic Services

Chaque client de FRET reçoit chaque mois un mail récapitulatif ses émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à ses transports avec Fret. Le détail par OD est téléchargeable en ligne.

EN No other road or rail transport operator emits as little CO₂ as Fret SNCF, and none has improved as much on this point over the past three years. While road transport is not known for low CO₂ emissions, the other rail freight companies in France rely far more than Fret SNCF on diesel locomotives. The proportion of Fret SNCF's transport performed with diesel locomotives also decreased 10% over the 2011-2014 period, and electric traction was used to haul 90% of its tonnage in 2014. Besides relying less on diesel traction, SNCF does studies before bidding for business to propose robust, high-volume solutions to reduce emissions. The MLMC offering with its optimised single wagon load services and use of heavier and longer trains has contributed to the improvement, too. SNCF train drivers are also taught energy-saving eco-driving techniques.

Assessing CO₂ emissions by transport mode

Transport operators are required to tell customers how much CO₂ is emitted in the transport services provided to them. This information may be supplied either with the quote or after the service. Fret SNCF has developed two complementary tools for this purpose. In some business activities, the transport-related portion of CO₂ emissions is significant.

Before the transport: the CO₂ calculator on Clic Services

This calculator available on Clic Services (www.servicerefret.sncf.com) precisely evaluates emissions taking into account the characteristics of the transport to be provided, including itineraries, MLMC-type trains and the carbon content of electricity in France. Calculations for end-to-end international transport services can be done using the EcoTransIT parameters.

The Clic Services CO₂ reporting tool

All Fret customers receive an email each month summarizing their greenhouse gas emissions attributable to the transport services that Fret SNCF has performed for them. Detailed data by OD can be downloaded from the site.

x 50

La route émet 50 fois plus de CO₂ que le train en traction électrique*.

* Avec Fret en France.

Road transport emits 50 times as much CO₂ as rail transport with electric traction*

*With Fret SNCF in France



x 20

Le train traction diesel émet 20 fois plus de CO₂ que le train traction électrique.

Rail transport with diesel traction emits 20 times as much CO₂ as rail transport with electric traction

