

# PERSPECTIVES FRET

n° 16 • mars 2010 • [www.fret.sncf.com](http://www.fret.sncf.com)  
Le journal client de Fret SNCF



***Captrain, nouvelle  
marque européenne*** p. 8

***Un audit qualité  
et sécurité concluant pour Fret SNCF*** p. 4

***2010, être plus compétitif*** p. 5



## SOMMAIRE

### ZOOM

4 • Les résultats du récent Audit qualité sécurité confirment le positionnement qualité sécurité de Fret SNCF.

### LE POINT SUR

5 • Fret SNCF boucle 2009 et entame 2010 avec l'objectif affiché de gagner encore en confiance auprès de ses clients.

### ENTRETIEN

8 • La branche SNCF Geodis regroupe ses activités de traction ferroviaire en Europe sous une nouvelle marque du nom de Captrain.

### INNOVATION

10 • Edifret crée un système Solar.ID permettant de suivre les déplacements de wagons sur site et ainsi de fiabiliser l'information des flux ferroviaires.

### INITIATIVE

12 • Fret SNCF innove en lançant Normandie Express Cargo et Alsace Cargo, des organisations locales spécifiques pour le transport de céréales.

### ✉ ÉCRIVEZ-NOUS

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

### ÉTUDE DE LECTORAT

Dans le cadre d'une étude de lectorat, il est possible que vous soyez contactés pour répondre à quelques questions (entretien de 10 minutes environ). Vos réponses nous permettront d'améliorer la qualité de notre journal. **Merci pour votre précieuse participation.**

### SOLVAY RENOUVELLE SA CONFIANCE

Acteur majeur dans l'industrie chimique et plastique, Solvay France signe pour ce début d'année deux contrats pour le transport de ses flux **chimie nationaux et internationaux**. Ce partenariat se poursuit grâce à la **bonne qualité de service observée** par Solvay et une collaboration commerciale qui a su apporter les solutions d'acheminement pertinentes. Au total, ce sont **450 000 tonnes** par an qui sont transportées en flux massif et en lotissement.

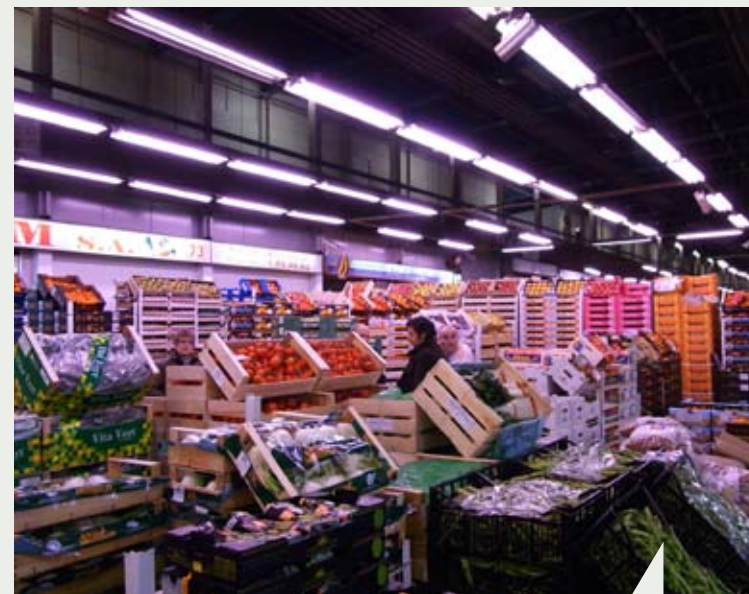


@ **RESTONS EN CONTACT**  
**24 H/24 ET 7 J/7 AVEC**  
**Glic Services Fret SNCF**

## FAITS MARQUANTS

### 27<sup>e</sup> ÉDITION DE LA SITL

Du 23 au 26 mars, Fret SNCF au sein du stand SNCF Geodis présentera son offre de service à la SITL de Paris-Nord-Villepinte. **Toute l'offre de transport multimodal de la SNCF**, les synergies opérées avec ses filiales et sa capacité à couvrir les territoires vous seront présentées sur **un espace de 800 m<sup>2</sup>**. Le pôle Transports Ferroviaires de Marchandises présentera plus particulièrement les offres innovantes mises en œuvre récemment pour ses clients, ainsi que sa **nouvelle couverture géographique en Europe déployée sous la marque Captrain**. À noter, pour cette 27<sup>e</sup> édition, que la SITL consacre une journée au transport ferroviaire ponctuée de **conférences le 25 mars**. Rendez-vous stand H26 du hall 6 de Paris-Nord-Villepinte.



### 400 000 tonnes par an

C'est la capacité d'arrivage de fruits et légumes que permet la plate-forme de transbordement de trains entiers du nouveau terminal de Rungis. Soit une capacité d'accueil multipliée par deux! Cette installation opérationnelle depuis fin 2009 est unique en Europe. Elle permettra d'augmenter la productivité et la sécurité sur site en garantissant une plus grande rapidité et facilité d'utilisation. La région Île-de-France, le conseil général du Val-de-Marne et la société gestionnaire du Marché international de Rungis, la SEMMARIS, cliente de Fret SNCF, cofinancent avec SNCF ce projet. Ainsi, chaque jour, Fret SNCF achemine l'équivalent de 70 semi-remorques par train vers le terminal de Rungis. De quoi approvisionner les étals!



**PERSPECTIVES FRET EST UNE PUBLICATION DE FRET SNCF**  
24 rue Villeneuve, 92583 Clichy-la-Garenne Cedex / **Directeur de la publication** Françoise Ragot / **Rédacteur en chef** Vanessa Magniez / **Crédits photos** SNCF Médiathèque, Christophe Recoura, Michel Kharoubi, Patrick Levêque, Jean-Marc Fabbro, Bernard Lachaux / **Rédaction** Catherine Jault, Vanessa Magniez, Anne-Marie Moreau, Matthieu Perotin / **Conception et réalisation** Lowe Stratéus.



## ZOOM

# Audit qualité sécurité, tout pour inspirer confiance

Les résultats d'un audit récent ont mis en lumière les bonnes performances de Fret SNCF : une démarche qui fait avancer l'entreprise dans sa volonté d'apporter de la valeur aux chargeurs et commissionnaires, dans son rôle de tractionnaire.



**P**our une entreprise de transport, la juste appréciation du système de management qualité-sécurité est une condition de performance évidente. Mais il peut sembler risqué de soumettre ses processus à un regard extérieur... C'est pourtant le choix fait par Fret SNCF : depuis 2000, l'entreprise répond systématiquement à l'évaluation SQAS, créée par le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (Cefic). «L'objectif est d'abord de démontrer aux clients que notre maîtrise des gestes et des organisations nous met en mesure de répondre à leurs attentes, précise Patrice Vaillé, de la direction Sécurité. Nous voulons aussi identifier nos forces et nos faiblesses afin de déterminer les actions nécessaires.»

## LA SÛRETÉ ET L'ENVIRONNEMENT À L'HONNEUR

Fin 2009, la direction nationale de Fret SNCF ainsi qu'une entité territoriale ont choisi de se soumettre à la visite d'un auditeur AFNOR (voir encadré). Lors des éditions précédentes, la région concernée par l'enquête se préparait de façon autonome. Cette fois, toutes les ressources de l'entreprise ont contribué, sous l'autorité du directeur du pôle d'activités Chimie Pétrole Transports spéciaux, à l'analyse du questionnaire ainsi qu'à l'identification et au partage des bonnes pratiques. Dans un esprit proche des normes de qualité ISO 9000, les investigations de l'auditeur ont à la fois porté sur l'approche «système» (organisation et mise en œuvre des revues de direction, du reporting, de la formation...) et sur les gestes professionnels liés à la production. Avec, cette année, une importance inédite accordée aux problématiques de sûreté et de protection de l'environnement. «Ceci s'explique par la volonté des industriels de rendre leurs activités totalement responsables et durables par rapport à la collectivité, à leurs clients et à leurs salariés.»

## UN PÉRIMÈTRE D'AUDIT ÉLARGI

Réalisé sur deux semaines, en novembre et décembre 2009, l'audit SQAS a couvert les activités de Fret SNCF à l'échelle nationale et locale. S'agissant du niveau national, différentes entités ont été passées en revue : les directions Sécurité et Opération et Méthodes (gestion des ressources,

qualité de service), et, pour le pôle d'activités Chimie Pétrole Transports spéciaux, la direction, la direction commerciale et la direction Offres et Services de Lyon. Au niveau local, c'est la direction Fret Est qui a fait l'objet de l'enquête. À ce titre, les services de direction, les sites exploitation de Woippy et Creutzwald, mais aussi les unités traction et matériel voisines ont été audités.

## POSITIONNEMENT DIFFÉRENCIANT

Les résultats publiés par le Cefic font apparaître une amélioration significative : en trois ans, la note globale de Fret SNCF a bondi de 87% à 96%. En passant de 60% à 80%, l'item Environnement a largement participé à cette évolution. «C'est la récompense des efforts engagés pour déployer un réseau de responsables identifiés, élaborer une politique et piloter son application», analyse Patrice Vaillé. Pour Eric Vande Gehuchte, directeur commercial du pôle d'activités Chimie Pétrole Transport spéciaux, «les résultats de l'audit SQAS ont le mérite d'éclairer le positionnement différenciant de Fret SNCF : ils confortent notre réputation d'expert en matière de transport de marchandises dangereuses, mais ils montrent aussi que nous ne nous reposons pas sur nos lauriers.» Une recherche de l'amélioration continue à laquelle les industriels sont d'autant plus sensibles qu'elle fait partie intégrante de leur métier. ●

Fret SNCF a transporté en 2009 près de **435 000 unités de transports, soit plus de 12,5 millions de tonnes de MD.**

## LE POINT SUR

# 2010, être plus compétitif

Améliorer sa qualité de service, accélérer son développement sur les corridors européens, apporter de la valeur ajoutée sur des trafics atypiques... Fret SNCF boucle 2009 et entame 2010 avec l'objectif affiché de gagner encore en confiance auprès de ses clients chargeurs et commissionnaires.

**E**n 2009, en rapprochant le commercial et la production, et en modernisant son appareil de production, Fret SNCF avait deux objectifs majeurs : améliorer la qualité de son service et rendre ses organisations plus productives afin de proposer des offres économiquement pertinentes. Sur le premier point, les progrès sont incontestables. En revanche, le second reste son talon d'Achille. Face à cette difficulté, Fret SNCF a inventé de nouveaux modèles de production comme Alsace Cargo ou Normandie Express Cargo. Une solution robuste pour les industriels céréaliers et adaptée à leurs problématiques régionales (voir page 12). Également concerné : le secteur automobile. Chahuté dans un contexte de crise, là aussi, Fret SNCF a su montrer sa capacité à trouver des solutions sur mesure et complexes : des trains spots qui se sont dans certains cas transformés en trafics réguliers (voir encadré).

## QUALITÉ ET SÛRETÉ, DEUX FONDAMENTAUX DE FRET SNCF

En 2009, les clients ont dit : Fret SNCF a gagné la première manche de la qualité de service face à la concurrence. Cette meilleure qualité de service a aidé à conserver des clients majeurs et même à reprendre chez eux des trafics qu'ils avaient confiés à la concurrence ces dernières années. C'est le cas de l'un des premiers trafics internationaux, perdu par Fret SNCF en 2007, emblématique du marché auto et confié à Fret SNCF en 2009 après l'expérimentation, pendant deux ans, d'une offre concurrente. Conscient que la qualité de service est un critère primordial de différenciation, Fret SNCF continue en 2010 sa transformation pour la maintenir à un très haut niveau d'exigence tout en ne sacrifiant rien à la sécurité.



## DES SOLUTIONS SUR MESURE

En 2009, transporteurs et constructeurs automobiles font face à une demande très irrégulière et à des à-coups difficiles à gérer. Pour trouver des solutions d'acheminement capables de répondre à ces variations de volumes, Fret SNCF met en place des trains spots, des trafics exceptionnels adaptés aux incertitudes propres au contexte de crise. Leurs succès auprès des opérateurs ont montré la pertinence pour nos clients de l'intégration de différents métiers (conception, commercial, gestion) de Fret SNCF.

Les résultats du dernier audit SQAS de fin 2009 sont à cet égard très encourageants.

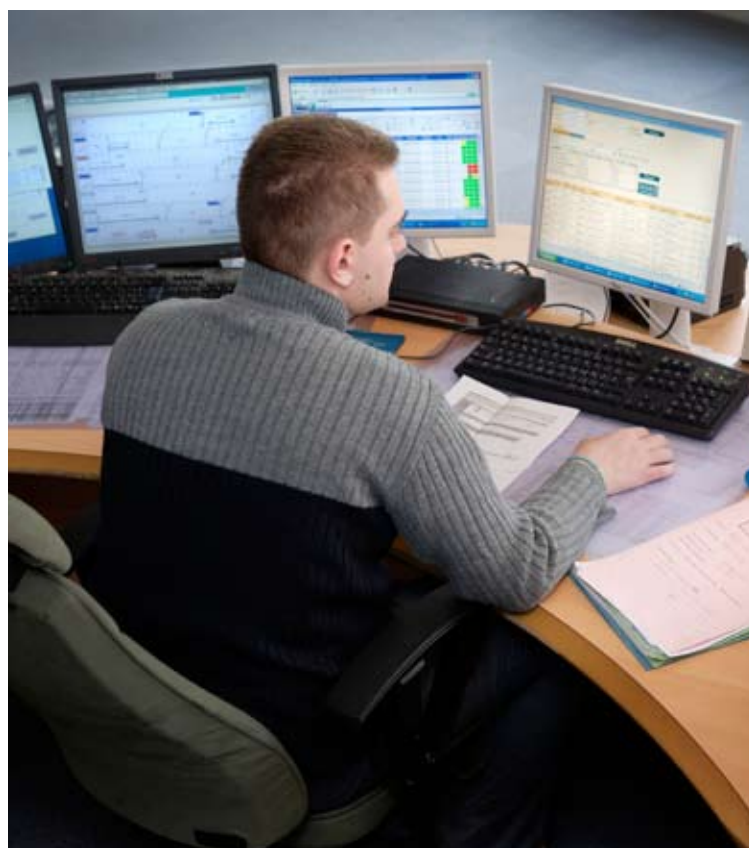
## IMAGINER UN NOUVEAU FRET

Fret SNCF possède une vraie expertise dans son métier, ce qui lui permet aujourd'hui d'innover et d'imaginer des modèles de production, des solutions de service

pour ses clients, différents de ceux d'hier, reconnus par le marché. Fort de cette expertise et face aux difficultés structurelles du wagon isolé, Fret SNCF crée l'offre Multi-lots/ Multi-clients (MLMC), véritable opérateur qui mettra en œuvre le nouveau modèle économique et de commercialisation de la vente en lots, proposée sur des lignes ●●●

## LE POINT SUR

### Améliorer encore plus la réactivité de nos réponses aux demandes clients et la qualité de notre service.



●●● nationales et internationales. Cette offre est basée sur un plan de transport spécifique et régulier entre deux zones économiques. C'est un des travaux essentiels de 2010. Par ailleurs, optimisant la logique de son organisation en pôle d'activités et en directions Fret, qui est à l'origine des améliorations de son fonctionnement en 2009, Fret SNCF entend se donner les moyens d'améliorer encore plus sa réactivité, ses réponses aux demandes clients et la qualité de son service.

Ainsi, regroupant, sous un même management, la totalité des équipes commerciales et de production, Fret SNCF crée des entités dédiées par secteurs d'activités. En avril 2010, la création de l'entité Belle-Île s'inscrit dans cette logique pour offrir des solutions domestiques comme pass frontières à un marché soumis

à des contraintes particulières: celui du charbon et de l'acier. Comme le feront les entités Autochem, Sol & Rail et Combi-Express sur leur propre marché d'ici à fin 2010.

#### GOMMER LES FRONTIÈRES

Les besoins des clients ne concernent pas que le marché domestique. Ce que Fret SNCF est désormais capable de proposer en France, une offre de qualité, aux délais tenus,

### [...] offrir une solution logistique globale.

#### LANCEMENT DE LA MARQUE CAPTRAIN

La marque Captrain, lancée en février 2010, comprend Captrain Benelux qui regroupe au Benelux: SNCF Fret Benelux, Veolia Cargo Belgium, Veolia Cargo Nederland et ITL Benelux. En Allemagne, Veolia Cargo Deutschland et SNCF Fret Deutschland sont rassemblés sous la marque Captrain Deutschland. En Italie, Captrain Italia regroupe SNCF Fret Italia et Veolia Cargo Italia. Par ailleurs, Freight Europe UK et VFLI Romania sont respectivement renommées Captrain UK et Captrain Romania.

il faut pouvoir l'offrir sur le territoire européen. Le développement de trains massifs à cette échelle est une priorité 2010. Pour se positionner sur les grands flux de marchandises en Europe, Fret SNCF saisit chaque opportunité qui peut lui faire gagner en complémentarité et donc en offre de service pour ses clients et en volume sur les corridors. Pour mieux traiter les flux de plus en plus européens des clients, la branche SNCF Geodis vient tout juste de lancer une nouvelle marque qui regroupe les filiales anciennement implantées à l'international tout autant que les entités Veolia Cargo, rachetées en septembre dernier. De nouveaux périmètres, de nouvelles possibilités et synergies sont ainsi créés sous le nom de marque Captrain (voir encadré et pages 8 et 9). ●

## NOMINATION



### Sylvie Charles, nommée directrice de Fret SNCF

#### EN PRENANT SES NOUVELLES FONCTIONS, SYLVIE CHARLES EXPLIQUE :

« Les orientations prises suite au diagnostic, établi et largement partagé avec les différents acteurs concernés sur les domaines de pertinence du fret ferroviaire, se concrétisent progressivement. Les équipes sont et doivent rester concentrées autour des cinq objectifs du Schéma directeur annoncé en septembre dernier: le plan de transformation de Fret SNCF; le développement de nouveaux services; la mise en œuvre de corridors européens; la mise en place d'un contrat qualité avec Réseau Ferré de France et enfin le renouveau du transport combiné. La tâche est ardue. Elle est à la hauteur des cheminots qui ont montré qu'ils savaient s'engager. Elle sera d'autant plus sereinement réalisable que sera respecté le positionnement d'entreprise qui doit être celui de Fret dans un environnement concurrentiel. Elle est incontournable pour

gagner en productivité et essentielle pour la qualité de service qu'attendent les clients, chargeurs et commissionnaires de transport, en France comme en Europe. »

Âgée de 50 ans, diplômée de l'Institut d'études politiques de Paris, ancienne élève de l'ENA, Sylvie Charles a fait l'essentiel de sa carrière dans le transport et la logistique. Elle a été notamment directrice générale de Cariane, transports de voyageurs par cars et bus, de 1993 à 1999; directrice générale adjointe de la Générale de Transports et d'Industrie, après le rachat de cette dernière par la SNCF et Vivendi, chargée de séparer la GTI entre ces deux repreneurs. Entrée dans le groupe STVA, spécialiste de la logistique des véhicules finis, à l'été 2001 comme conseiller du président du directoire, elle avait succédé à ce dernier en avril 2004. Depuis le 1<sup>er</sup> février, Sylvie Charles occupe le poste de directrice de Fret SNCF. ●

### PIERRE BLAYAU PREND LA RESPONSABILITÉ DU PÔLE TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES

Depuis le 1<sup>er</sup> février, Pierre Blayau, directeur général de la branche SNCF Geodis, a pris la responsabilité directe du pôle Transports Ferroviaires de Marchandises (TFM), tout en poursuivant sa mission de directeur général de SNCF Geodis et de PDG de Geodis. Ce choix a entraîné le remodelage des équipes et la redéfinition des responsabilités. Ainsi Pierre Blayau dirigera ce pôle en ayant sous son autorité directe:

- Sylvie Charles, nommée directrice de Fret SNCF et responsable de l'ensemble des filiales de fret ferroviaire de SNCF Geodis en France et en Europe;
- Olivier Storch, qui, outre sa mission de directeur financier de SNCF Geodis, assurera directement auprès de Pierre Blayau la responsabilité du développement de nouveaux services;
- Jean-Michel Genestier, en charge des affaires publiques et territoriales, notamment de la Délégation à l'aménagement des territoires ferroviaires.

## ENTRETIEN

# Captrain, la nouvelle marque européenne des activités ferroviaires de la branche SNCF Geodis

L'ensemble de ces activités désormais regroupées sous la marque Captrain concrétisent et consolident les ambitions européennes de SNCF Geodis dans le fret ferroviaire. Focus sur Captrain Benelux avec Tony Lucas et sur Captrain Deutschland avec Henrik Würdermann.



## CAPTRAIN DEUTSCHLAND

**HENRIK WÜRDERMANN**  
RESSOURCES : 600 SALARIÉS, 100 LOCOMOTIVES,  
1 600 WAGONS, 400 KM D'INFRASTRUCTURES

### QUE SIGNIFIE CAPTRAIN DEUTSCHLAND ET QUE REPRÉSENTE CETTE NOUVELLE ORGANISATION POUR VOS CLIENTS ?

Captrain Deutschland, c'est le périmètre de l'ex-Veolia Cargo Deutschland, renforcée par SNCF Fret Deutschland. La majorité de nos clients sont de grands industriels dans des secteurs tels que chimie, verre, acier ou automobile. Ils opèrent souvent à l'international. Ce sont des clients qui ont une forte exigence en termes de qualité de services et qui préfèrent pour la plupart confier leur trafic à un seul opérateur. Il est certain que cette nouvelle organisation de Captrain en Europe va nous permettre d'enrichir notre offre internationale et de répondre plus largement aux demandes des clients.

### QUE VOUS APPORTE D'APPARTENIR À UN GROUPE TEL QUE LA SNCF ?

Faire partie de SNCF Geodis nous ouvre de formidables opportunités d'évolutions commerciales. D'ailleurs, nos clients ont réagi positivement à l'annonce de la création de Captrain Deutschland, comprenant que nous avions dorénavant un actionnaire de type industriel, donc de long terme. Nous avons, par ailleurs, la chance d'avoir sur l'ensemble de nos métiers un personnel hautement qualifié et maîtrisant parfaitement le monde du transport ferroviaire de marchandises. L'arrivée de nouvelles compétences apportées par SNCF Fret Deutschland sera un atout supplémentaire.

### VOS CHALLENGES POUR 2010 ?

L'ensemble de ma carrière s'est déroulé dans le « monde ferroviaire », et je tiens absolument à dire que je suis très heureux de faire désormais partie d'un Groupe dont l'une des activités se concentre sur le transport ferroviaire de marchandises et auprès duquel nous trouverons des échos favorables à nos idées de développement. Nous n'avons pas échappé à l'impact de la crise en 2009. C'est donc forts de ce soutien que nous nous focaliserons en 2010 sur de nouvelles opportunités commerciales pour trouver de nouveaux volumes et redévelopper notre rentabilité. ●



## CAPTRAIN BENELUX

**TONY LUCAS**  
RESSOURCES : 165 SALARIÉS,  
MATÉRIEL ROULANT : 26 LOCOMOTIVES

### POUVEZ-VOUS NOUS EXPLIQUER CE QU'EST CAPTRAIN BENELUX ?

Captrain Benelux regroupe les activités de Captrain Belgium (qui rassemble SNCF Fret Benelux et Veolia Cargo Belgium) et de Captrain Nederland (rassemblement de Veolia Nederland et de ITL Benelux). La création de ce nouvel ensemble, avec la mise en commun des moyens et des compétences, nous permet d'être particulièrement compétitifs sur le marché du transport ferroviaire de marchandises. Sans oublier une dimension internationale incontestable qui fait de Captrain Benelux un des acteurs clés sur ce marché.

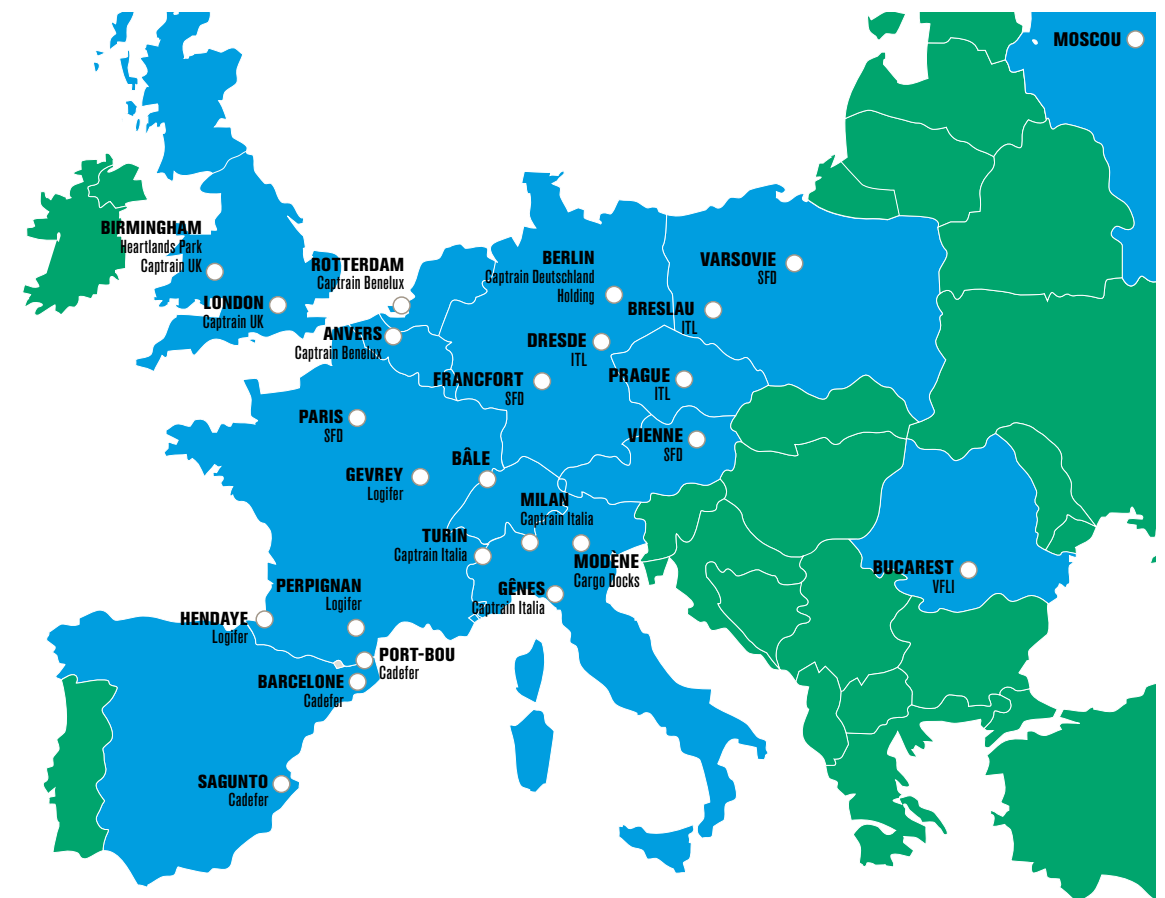
### QUELS SONT LES BÉNÉFICES POUR LES CLIENTS DE CAPTRAIN BENELUX ?

Nos clients sont issus de secteurs très différents – agriculture, papier, chimie, combiné – et nous les avons habitués à des standards élevés en qualité de service. Avec Captrain Benelux, nous sommes désormais encore mieux armés en termes d'expérience à l'international, de flexibilité, de réactivité. Cela nous permet de développer fortement notre capacité à proposer des offres personnalisées et de nous ouvrir à de nouveaux marchés. Un de nos principaux objectifs pour 2010 est de tisser des liens plus étroits avec nos clients afin de mieux analyser leurs besoins et de répondre encore plus finement à leurs attentes.

### CETTE NOUVELLE ORGANISATION REPRÉSENTE UN NOUVEAU DÉFI POUR VOUS ?

Je suis fier d'avoir été choisi pour relever ce challenge, mais je sais que je ne peux le réaliser qu'entouré d'une équipe. Une des très grandes forces de Captrain Benelux, ce sont ses 80 conducteurs. Qu'ils soient Belges ou Hollandais, ils sont l'élément moteur du succès de cette société par leur engagement et leur flexibilité. Mais nous sommes aussi riches de la multiculturalité de l'équipe : le directeur financier vient de Geodis, le directeur des opérations de ITL et le directeur commercial de Veolia Cargo, je suis moi-même Anglais et issu de l'industrie du transport maritime ! C'est l'équipe qu'il faut pour relever les défis du transport ferroviaire de marchandises sur le nord de l'Europe. ●

## NOS IMPLANTATIONS EN EUROPE



### IMPLANTATIONS DES FILIALES DE CAPTRAIN DEUTSCHLAND EN ALLEMAGNE :

BREMEN, LEMBERG, DORTMUND, ESSEN, BOCHUM, GÜTERSLOH, EISENACH, BITTERFELD, NEU-ULM.

### CAPTRAIN, C'EST AUSSI :

• **SNCF FRET ITALIA EST RENOMMÉE CAPTRAIN ITALIA :**  
EFFECTIF : 84 PERSONNES ;  
20 LOCOMOTIVES.

• **VFLI ROMANIA EST RENOMMÉE CAPTRAIN ROMANIA**  
EFFECTIF : 39 PERSONNES ;  
TONNAGE TRAITÉ : 1,25 MILLION DE TONNES.  
Créée en juillet 2003, Captrain Romania a pour vocation de devenir courant 2010 une entreprise ferroviaire à part entière.

• **FREIGHT EUROPE UK EST RENOMMÉE CAPTRAIN UK**  
EFFECTIF : 7 PERSONNES.

Captrain UK agit en tant que commissionnaire de transports et propose des solutions intégrées d'entreposage, logistique et transport via le tunnel sous la Manche ou par voie maritime. Active dans le domaine de l'acier et du transport combiné, Captrain UK met à disposition de ses clients des parcs de wagons à gabarit britannique.

## INNOVATION

# Fiabiliser l'information des flux ferroviaires

Créée par Edifret, le système Solar.IDpack permet l'automatisation des informations de passage des wagons en entrée/sortie de site. Elle introduit une fiabilité inédite dans les données transmises aux chargeurs et aux entreprises ferroviaires.

**A**vec l'internationalisation croissante des trafics, le train tend à accentuer son avantage sur les autres modes de transport en termes de coûts et d'impact sur l'environnement. Encore faut-il pouvoir garantir aux chargeurs une supervision efficace des flux logistiques... C'est précisément ce que propose la société Edifret (voir encadré) avec un nouveau système capable de suivre, de façon performante, les déplacements de wagons sur site. «Notre produit, Solar.IDpack, est le premier en Europe à recourir à la RFID (voir encadré), explique Lionel Duclay, responsable de projet chez Edifret. Il procède d'une demande de grands clients chargeurs, également étudiée collectivement par l'Alliance RFID, composée de Fret SNCF, PKP et Renfe, qui souhaitaient pouvoir faciliter la gestion de grands sites.»

## UNE INFORMATION FIABLE À 95 %

Première étape du projet : l'élaboration d'un cahier des charges traduisant les besoins des clients et leurs contraintes particulières (gabarit et vitesse des trains, électromagnétisme dû à la présence des caténaires, exposition aux intempéries, etc.). Pour mener à bien l'étape de développement, Edifret s'est entouré de PME innovantes parmi lesquelles les sociétés Maintag, Kerlink et CTS. C'est ainsi qu'est né Solar.IDpack. «En termes d'équipement, la solution fonctionne avec un dispositif réduit : les wagons doivent juste être marqués par des tags RFID et les sites équipés de bornes afin de détecter ces derniers», souligne Lionel Duclay. Chaque borne comporte un module GPRS télécom permettant de transmettre l'information. Le client peut ainsi accéder à l'information en temps réel soit sur l'outil web dédié à la gestion de son parc de wagons, soit par échange de données informatisées (EDI). Grâce à l'automatisation des messages d'entrée/sortie de site, Solar.IDpack



garantit une information fiable à 99%. «Pour les chargeurs, c'est la possibilité de mieux gérer les différents éléments de la chaîne logistique, de déclencher au plus tôt la facturation et d'améliorer la qualité de service», analyse Idriss Elasri, directeur général d'Edifret. Quant aux entreprises ferroviaires, l'information de passage leur permet d'optimiser la répartition des flottes sur les différents sites équipés.

## UNE ALIMENTATION À L'ÉNERGIE SOLAIRE

En plus de son intérêt fonctionnel, Solar.IDpack est une solution simple à mettre en œuvre. Les tags RFID, par exemple, ont été choisis pour pouvoir être lus par des bornes situées à plus de 1,5 m de la voie. À la clé, un allègement significatif des démarches administratives. Les bornes, pour leur part, bénéficient d'une alimentation d'origine solaire. L'énergie est produite par des panneaux photovoltaïques conçus pour durer quinze ans et dotés d'une résistance

# 10 euros

*C'est le coût maximum par wagon des tags RFID associés à la solution Solar.IDpack.*



élevée aux conditions climatiques. En cas de déficit d'ensoleillement, des batteries assurent une autonomie supérieure à dix jours. Autre avantage : l'installation des bornes ne nécessite qu'un minimum de travaux de génie civil dans la mesure où aucun câble ne leur est connecté. «Solar.IDpack se compose d'éléments dont l'efficacité et la robustesse sont éprouvées, résume Idriss Elasri. C'est essentiellement dans

leur intégration et dans leur adaptation aux problématiques ferroviaires que réside la force innovante du produit.» Après une phase de tests servant à démontrer la pertinence du système en conditions réelles, l'heure est désormais au déploiement industriel. Avant la fin du premier semestre 2010, plus de 1000 wagons et une dizaine de sites dans plusieurs pays européens devraient être concernés.

Mais Idriss Elasri voit plus loin : «Depuis trente ans, les entreprises ferroviaires américaines utilisent un procédé basique de RFID pour suivre les wagons en acheminement sur tout le territoire national. Nous apportons en plus la facilité d'installation avec un faible investissement : tout cela nous incite à espérer un large succès auprès des chargeurs et des entreprises ferroviaires!» ●

**[...] Le client peut accéder à l'information en temps réel.**



## ACQUÉRIR, PARTAGER, VALORISER L'INFORMATION SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Filiale de la branche SNCF Geodis, Edifret aide les acteurs du fret ferroviaire à améliorer leurs performances grâce à des solutions à forte valeur ajoutée. Celles-ci couvrent essentiellement la traçabilité dans le monde logistique et la politique environnementale de transport. Grâce à sa maîtrise des nouvelles technologies de l'information (GPS, WPS, RFID), Edifret délivre notamment des services de localisation à partir de systèmes embarqués. Par ailleurs, Edifret développe des portails e-services pour le compte d'entreprises logistiques, réalise des diagnostics écologiques et conçoit des offres de gestion de parcs de wagons. 40 collaborateurs et une vingtaine d'experts contribuent à l'essor de ces différentes activités.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

La **RFID** (*Radio Frequency Identification*) est une technologie permettant d'identifier un objet, d'en suivre le cheminement et d'en connaître les caractéristiques à distance. Le système repose sur la lecture d'une étiquette (autrement appelée « tag ») comportant une puce électronique et émettant des ondes radio. Les tags RFID équipent désormais les badges d'accès aux transports collectifs, les livres des bibliothèques et même les bracelets électroniques permettant la reconnaissance des nouveaux-nés dans les maternités !

**INITIATIVE**

## **NORMANDIE EXPRESS CARGO, ALSACE CARGO : FRET SNCF veille aux grains !**

En lançant deux organisations régionales spécifiques pour le transport des céréales, Fret SNCF a renforcé, en quelques mois, la confiance des chargeurs.

**E**xigeants, dispersés, soumis à des variations brutales dues à la volatilité des marchés : les besoins d'acheminement des industriels céréaliers sont traditionnellement complexes à satisfaire. De plus, au cours des dernières années, diverses contraintes propres au fer (infrastructures saturées, travaux, relais multiples...) ont conduit à l'allongement des rotations entre les sites de départ et d'arrivée. Conséquence : des offres de moins en moins compétitives, qui ont incité de nombreux chargeurs à se tourner vers le transport routier. Jusqu'à ce que Fret SNCF commercialise un produit spécifique pour alimenter le port de Rouen...

**LIVRER LE CLIENT EN TOUTES CIRCONSTANCES**

Élaborée par le pôle d'activités Agriculture et Produits de Carrière (APC) et la direction Fret Normandie-Île-de-France, testée ensuite pendant trois mois, la nouvelle offre a été mise en exploitation le 21 juillet 2009. « Normandie Express Cargo (NEC) est une solution de production qui repose sur l'engagement des conducteurs à livrer le client

en toutes circonstances, y compris quand un aléa modifie le programme de production », explique Fabrice Dubois, directeur délégué du pôle d'activités APC. Pour introduire le plus de souplesse possible dans le dispositif, les volontaires ont été formés à la connaissance des lignes à l'intérieur du périmètre couvert par l'offre. Si bien qu'il suffit aujourd'hui de deux étapes de traction et d'un relais pour assurer les flux entre les silos des régions Normandie, Picardie et Centre et le port de Rouen.

**DE 12 À 4 JOURS DE ROTATION**

Autre élément de succès : la réduction du nombre d'interlocuteurs et le resserrement des liens entre les équipes commerciale et production. Aussitôt enregistrées, les commandes sont transmises à un responsable dédié au centre de production locale de Sotteville. Celui-ci est en charge de la conception des trafics. Heures d'ouverture, prestations au sol, déchargement... Rien n'est laissé au hasard pour optimiser l'enchaînement des opérations. Et grâce à un réel investissement des acteurs à tous les niveaux de l'entreprise,

les résultats sont là : « Le taux de fiabilité de NEC avoisine 99 % et la rotation est passée de 12 à 4 jours en moyenne », souligne Fabrice Dubois. Comme le prix se situe au même niveau que celui de la route, les clients affluent, remplissant les carnets de commande jusqu'à six semaines à l'avance ! Depuis mi-octobre, NEC n'est plus un cas isolé. Alsace Cargo opère dans la même logique sur le périmètre étendu de la direction Fret Est. « Dans les deux cas, Fret SNCF s'engage de façon collective pour maîtriser ses moyens au service d'un produit et transporter les marchandises des clients sans barrière ni cloison », résume Olivier Juban, directeur du pôle d'activités APC.

# 63%

*Avec des exportations de céréales en hausse de 63 %, le port de Rouen a enregistré son meilleur résultat de la décennie à l'issue de la campagne 2008-2009.*

### **“UN GAGE DE SÉCURITÉ ET DE FIABILITÉ”**

**Gilles Kindelberger,  
directeur opérationnel  
de Sénalia, leader européen  
sur la prestation de service  
à l'exportation de céréales**

« La zone d'achalandage de Sénalia couvrant 14 départements, nous sommes plutôt enclins à choisir le transport ferroviaire... À condition toutefois de bénéficier d'une offre compétitive, dans la mesure où une seule journée d'attente pour un bateau au port de Rouen coûte 20 000 euros ! De ce point de vue, l'arrivée de NEC constitue une aubaine : un conducteur de bout en bout, c'est évidemment un gage de sécurité et de fiabilité. Depuis juillet dernier, nous remplissons 30 trains par semaine et nous sommes pleinement satisfaits. »

