

PERSPECTIVES FRET

[N°23] JANV. 2013 WWW.FRET.SNCF.COM

P.08

DU NOUVEAU EN 2013
DANS L'OFFRE DE
WAGONS ISOLÉS



P.06

MAURIZIO DALOLA

« UN PRIX COMPÉTITIF
ET UNE SOLUTION ROBUSTE
POUR CEMAT »



24/24



RIO TINTO ALCAN, filiale du géant minier Rio Tinto, présent dans 40 pays à travers le monde, renouvelle sa confiance à Fret SNCF pour l'ensemble de ses transports de matières premières et de produits finis des sites de Saint-Jean-de-Maurienne et de Dunkerque, soit 350 trains par an. Des trafics qui seront suivis en temps réel sur tout leurs parcours, y compris internationaux, en s'appuyant sur Captrain Benelux, Sibelit ou les BLS.



RIO TINTO ALCAN, a subsidiary of Rio Tinto, the mining giant with a presence in 40 countries, has renewed its contract with Fret SNCF for all transport of raw materials and finished products to and from its Saint Jean de Maurienne and Dunkirk sites. This traffic, a total of 350 trains a year, will be tracked in real time from departure to arrival, including on international routes, with the help of Captrain Benelux, Sibelit and the BLSs.

NOTRE INVITÉ VESTAS DES PALES D'ÉOLIENNES TRANSPORTÉES PAR TRAIN



Des le premier convoi, une baisse des coûts de 15 % par rapport à la route a été constatée.

Transport costs were 15 % lower than with road haulage as of the first operation.

REPÈRES

- Vestas, premier fabricant d'éoliennes au monde.
- Moins de 24 heures ont suffi pour transporter 9 pales de 55 mètres de longueur entre le site de production de Vestas à Lauchhammer (Allemagne) et le port d'Esbjerg (Danemark). L'acheminement par la route (plus de 700 km) aurait duré 36 heures et aurait impliqué 9 camions et 18 véhicules de sécurité.
- Captrain Solutions et STSI (filiale spécialiste des Transports Exceptionnels de SNCF Geodis) ont conçu, fabriqué et installé pour ce transport des interfaces spéciales entre ces pièces hors-normes et les wagons plats, pour permettre un transport simple et en toute sécurité.
- Un système totalement innovant permet de charger et de décharger en quelques minutes seulement.

DE L'ALLEMAGNE AU DANEMARK

Fin août, pour la première fois en Europe, des pales d'éoliennes de 55 m ont été acheminées par rail entre l'Allemagne et le Danemark. Le fruit d'une collaboration fructueuse entre SNCF Geodis et Vestas, le premier fabricant d'éoliennes au monde. C'est Captrain Solutions qui assurait la traction des trains et était en charge de l'organisation du transport de bout en bout. Cette première a été pensée dans une double logique de réduction des délais de transport, des coûts, et bien sûr des émissions de CO₂... Et laisse espérer, au vu de la réussite de l'opération, le développement de solutions efficaces pour l'acheminement d'autres parties de l'éolienne. Le contrat avec SNCF court ainsi pendant deux ans, et il est prévu d'étendre le plan de transport par rail au départ d'autres sites de production de Vestas vers la Suède ou la Roumanie.

// FROM GERMANY TO DENMARK

Wind turbine blades were transported by train for the first time in Europe under a two-year contract between SNCF Geodis and Vestas, the world's leading wind turbine manufacturer. Captrain Solutions provided traction and organised

the operation between Germany and Denmark in late August. Rail was chosen to reduce transport time, costs, and CO₂ emissions. Transport solutions for other wind turbine components may be developed, and rail operations from other Vestas plants to Sweden and Romania are planned.

Key points

• Nine 55-m blades were hauled from the Vestas plant at Lauchhammer (Germany) to the port of Esbjerg (Denmark) in 24 hours. By road (more than 700 km), it would have taken 36 hours and required 9 trucks and 18 security vehicles.

• Captrain Solutions and STSI (SNCF Geodis' Exceptional Transport subsidiary) designed and installed special frames to hold the oversize parts on the flat wagons. A rapid loading and unloading system was also developed.

EDITO

DÉCRYPTAGE



SYLVIE CHARLES DIRECTRICE DE FRET SNCF

« Vous avez dit transport ferroviaire de marchandises ? »

Une entreprise ferroviaire de transports de marchandises, particulièrement en France, pourrait se lamenter de la désindustrialisation, ancienne et continue, comme de la crise, éléments factuels qui pèsent directement sur la taille du marché; elle pourrait aussi pointer les difficultés majeures rencontrées depuis la fin 2009 pour obtenir des sillons fret, particularité française au sein de l'Europe, constatée par toutes les entreprises ou candidats autorisés.

Sauf qu'elle n'a guère de prise sur ces différents sujets: les leviers ne sont très majoritairement pas chez elle. Pour redonner de la pertinence au mode ferroviaire, il lui appartient par contre d'écouter ses clients pour co-construire avec eux des solutions permettant de placer une offre ferroviaire en jouant des contraintes comme des atouts de ce mode; il lui appartient aussi de travailler drastiquement l'efficacité de ses processus internes.

Voilà ce à quoi Fret SNCF est engagé, dans la droite ligne des orientations votées par le conseil d'administration de SNCF à l'automne 2009.

Vous trouverez quelques exemples de réalisations dans ce numéro. En vous souhaitant une bonne lecture!

// "Did you say rail freight transport?" A rail freight transport company, particularly in France, could lament the long and continuing decline of manufacturing, as it could the economic crisis, two situations having a direct, negative impact on the size of its market. It could also point to the serious difficulty of obtaining freight train paths since late 2009 –something peculiar to France among European countries and a problem faced by all companies and authorised applicants. Except that it has little leverage on these matters; the means to influence them lie largely beyond its grasp. Instead, to make rail freight relevant again, rail operators must listen to their customers and work with them to construct solutions that take constraints and turn them to the advantage of this transport mode; operators must also make a big effort to increase the efficiency of their internal processes. These are commitments that Fret SNCF has made in line with the orientations approved by the SNCF board of directors in autumn 2009. You will find some examples of what it has achieved so far in this issue. We hope you enjoy reading about them!



TRANSPORT COMBINÉ UN PARTENARIAT POUR PLUS DE TRAINS LONGS



Réseau Ferré de France (RFF) et le Groupement national des transports combinés (GNTC) ont signé en octobre une convention de partenariat destinée à développer le transport combiné rail-route et à augmenter son efficacité. Ce partenariat intègre entre autres la poursuite des travaux menés pour préparer la circulation de trains de 1000 mètres entre Le Havre, Paris, Lyon et Marseille, et entre Bettembourg et Perpignan. Par ailleurs, les deux partenaires travaillent au déploiement de trains de 850 mètres sur plusieurs axes et ont lancé un programme de rénovation visant à améliorer le fonctionnement des plateformes de transport combiné.

// PARTNERING FOR LONGER TRAINS In October, Réseau Ferré de France (RFF) and the Groupement national des transports combinés (GNTC) signed an agreement to cooperate in the development of combined rail-road transport. Preparations for 1,000-m-long trains between Le Havre, Paris, Lyon and Marseille and between Bettembourg and Perpignan will continue. Their efforts will also include deployment of 850-m trains on several routes and a new programme to improve operations at combined transport platforms.

DÉVELOPPEMENT DURABLE L'INDUSTRIE CHIMIQUE À LA RECHERCHE D'UN TRANSPORT DURABLE

Les grands acteurs de l'industrie chimique française, via l'Union des industries chimiques (UIC), sont favorablement tournés vers un transport de marchandises propre, s'inscrivant dans la politique industrielle et le développement économique du pays. Le secteur de la chimie en France se positionne au 1^{er} rang des secteurs exportateurs et dispose d'un tissu industriel dispersé sur tout le territoire... avec des coûts logistiques qui représentent 10% de son chiffre d'affaires. Actuellement, le secteur utilise à 80% la route, et à 10% le fret ferroviaire. Afin d'aller vers un transport de plus en plus sûr et durable, l'industrie chimique a donc adressé à l'État son souhait de voir se tenir des Assises nationales du transport de marchandises. Les industriels notent ainsi qu'il faut augmenter la part du rail, notamment pour pallier à la saturation de certains réseaux routiers (Ile-de-France, Rhône-Alpes...), mais aussi pour des raisons de sécurité (par exemple sur les marchandises dangereuses), ou encore d'efficacité économique.

// THE CHEMICAL INDUSTRY SEEKS SUSTAINABLE TRANSPORT French chemical industry leaders see clean freight transport as a plus for industrial policy and a driver of economic growth for the country. Chemical plants are scattered all across France, meaning logistics costs are high. Currently 80% of the transport is by road and 10% by rail.

To move toward more reliable and sustainable transport, the industry has told the government that it would like a national freight transport conference to be held. It also notes that rail's share of the transport mix needs to increase, notably because of congestion on some routes as well as for reasons of safety and economic efficiency.

NOUVEAU UN SI INTÉGRÉ REDYNAMISÉ POUR LA PRODUCTION FERROVIAIRE



Avant 2008, le système d'information de Fret SNCF était composé d'un système disparate, un « mille-feuille » construit à partir des besoins de chaque métier pris séparément, uniquement adapté à un marché franco-français. Convaincue de la nécessité de moderniser son outil, l'entreprise a eu la volonté d'en faire un vecteur de rationalisation des pratiques, d'intégration des nouveaux besoins et d'amélioration de la productivité. Aujourd'hui, la démarche, lancée en 2008, a abouti. Le SI intégré de production, appelé RUS – Railway Undertaking System – offre une réelle possibilité de collaboration entre les différents métiers et d'amélioration de la qualité. La mise en place de RUS a permis d'accompagner



LE SAVIEZ-VOUS?

CAPTRAIN UK A REÇU EN SEPTEMBRE UN TROPHÉE DE LA RELATION CLIENT lors de la soirée du Railfreight Group Awards (RFG) à Oxford, pour l'accompagnement de son client Port de Boston dans son report modal progressif et efficace de la route vers le fer. Les juges de RFG ont salué l'optimisation réussie des ressources à travers une solution de transport inédite construite par Captrain UK. Le trafic concerné? L'acheminement de 660 tonnes d'acier par train de Port de Boston à Heartland Park (Birmingham), à raison de 5 trains par semaine.

// DID YOU KNOW? CAPTRAIN UK HAS RECEIVED A RAIL FREIGHT GROUP AWARD IN THE CUSTOMER CARE CATEGORY for the novel transport solution it has developed for the Port of Boston. The judges noted the optimal use of resources achieved in hauling 660 tonnes of steel per train from the port to Birmingham on five trains a week.

la transformation de Fret SNCF qui peut proposer ainsi à ses clients des offres compétitives, dans toute l'Europe.

// AN INTEGRATED IS TO BOOST PRODUCTIVITY Before 2008, Fret SNCF's many-layered information system was designed to meet the needs of each business separately and geared to the French market alone. When it came time to upgrade, it was decided to streamline and integrate new functions to increase productivity. The new, integrated IS, called the Railway Undertaking System (RUS), allows activities to collaborate and improves quality. RUS has helped to transform Fret SNCF and enable it to offer more competitive services across Europe.

100% CLIENT

Depuis octobre dernier, Fret SNCF réalise, pour le compte de CEMAT, le transport vers l'Italie de caisses mobiles contenant du sucre en vrac. Une solution compétitive a été trouvée malgré la présence de travaux sur le parcours.

SERVICE SANS FAILLE POUR CEMAT

1 200 tonnes de sucre par semaine quittent un des sites de Sucre Union près de Châlons-en-Champagne pour transiter via la Suisse et alimenter l'industrie du sucre en Italie, un pays aujourd'hui déficitaire en sucre. Depuis janvier, ce sont deux trains par semaine qui, grâce aux efforts conjugués de Fret SNCF, de CEMAT et de RFF, peuvent gagner la péninsule cisalpine. En effet, en dépit des travaux sur le réseau, une solution a été trouvée pour qu'un deuxième train circule le samedi à un moment où les travaux sur la ligne sont interrompus. Fret SNCF sur le territoire français, Sibelit jusqu'à Bâle, puis BLS en Suisse et enfin Trenitalia en Italie assurent la traction. Au-delà des difficultés liées à la problématique sillon, l'enjeu pour Fret SNCF a été d'assurer le train avec une seule équipe pour arriver à une offre tarifaire compétitive. Trois mois après le début du trafic, Maurizio Dalola, responsable commercial pour le Benelux, la France et le Royaume-Uni de CEMAT souligne l'attention portée par les équipes de Fret SNCF au montage technique de la solution et à la programmation des trains.

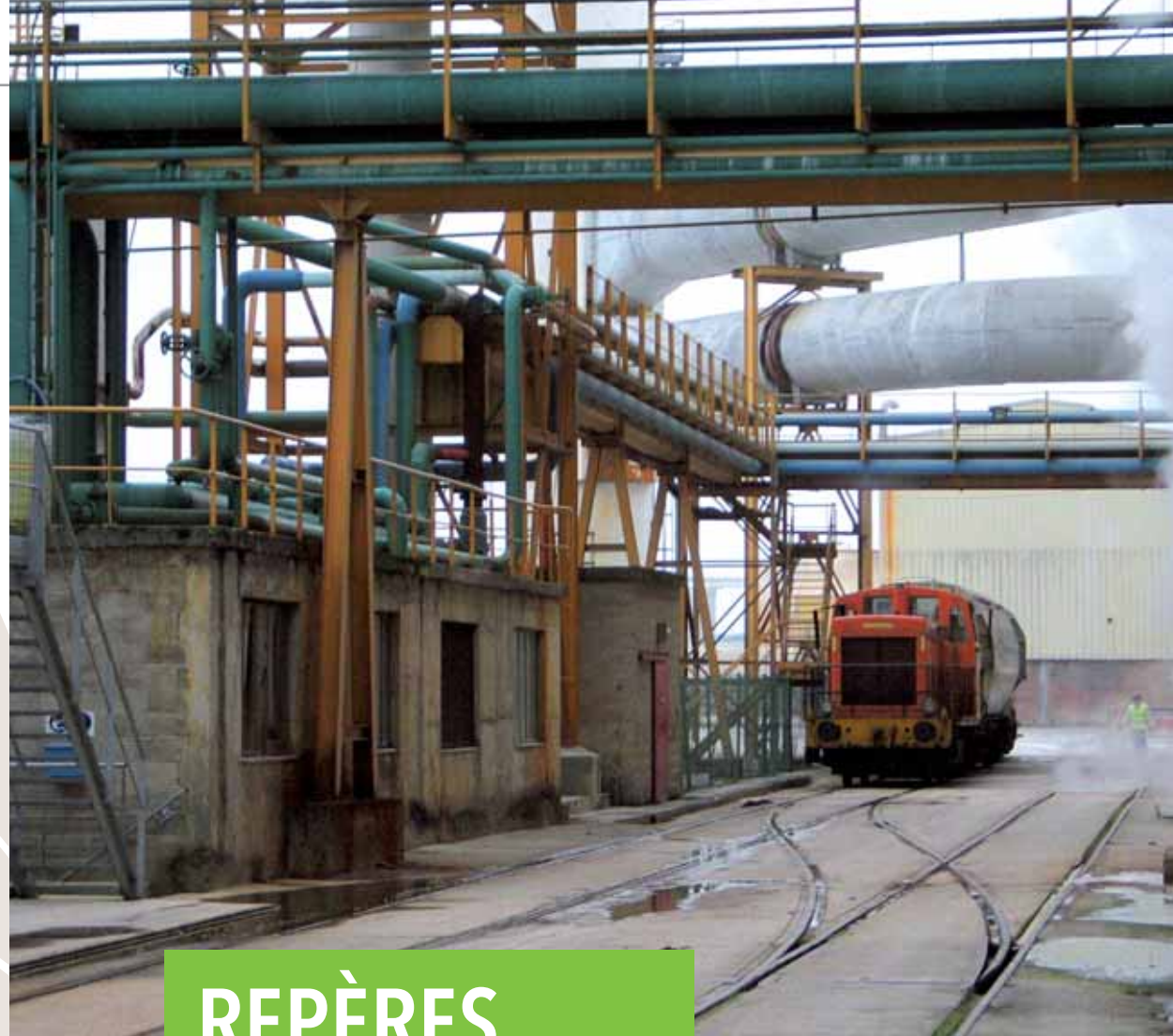


MAURIZIO DALOLA,
RESPONSABLE COMMERCIAL
CEMAT POUR LE BENELUX,
LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI

FLAWLESS SERVICE FOR CEMAT

Since October, Fret SNCF has been transporting bulk sugar in containers to Italy. A competitive solution was found despite track work on the route. Each week, 1,200 tonnes of sugar leave a Sucre Union site in the Champagne region for Italy. From January, two trains make the run each week thanks to the efforts of Fret SNCF, Cemat and RFF, which have found a solution to allow a second train to go on Saturdays, when track work is stopped. Traction is provided by Fret SNCF (in France), Sibelit (to Basel), BLS (in Switzerland) and Trenitalia (in Italy). Besides the train path difficulties, Fret SNCF's challenge has been to operate the

«CEMAT est depuis plus de 35 ans présent dans toute l'Europe et est l'un des acteurs majeurs du transport intermodal. Nous sommes donc depuis plusieurs années en contact avec Fret SNCF, qui est un partenaire que nous connaissons bien. Cependant, nous n'étions pas arrivés à trouver un accord, que ce soit du point de vue technique ou économique, pour réaliser ce trafic. Alors que j'ai eu maintes fois l'occasion d'apprécier l'attention et le professionnalisme des équipes de Fret SNCF, je regrettais de ne pas pouvoir trouver une solution acceptable pour les deux parties. D'autant plus que Sucre Union souhaitait trouver une autre solution de convoyage en France, plus fiable, qui lui garantisse surtout, pendant les campagnes sucrières, une évacuation régulière de son site. Finalement, en 2012, Fret SNCF a pu revoir son offre et son organisation et est arrivé à un prix compétitif avec une solution robuste. Le volume attendu est de 75 000 tonnes pour 2013.»



REPÈRES

- CEMAT est une entreprise européenne leader dans l'organisation et l'optimisation du transport combiné rail-route.
- Sucre Union est un groupe sucrier européen qui rassemble planteurs, coopératives de transformation et acteurs de la vente.
- Les particularités du marché du sucre : depuis la fin de la subvention européenne sur le prix du sucre, le nombre de sucreries a baissé en Europe, et les capacités de production se concentrent. L'Italie est quant à elle déficitaire en sucre, et doit en importer de France.

trains with a single crew to keep prices competitive. Maurizio Dalola, a CEMAT sales manager, is impressed by the attention Fret SNCF teams have given to the technical and scheduling aspects of the service. "We have partnered with Fret SNCF for several years, but we still couldn't come to an agreement on these services. I'm familiar with the professionalism of the Fret SNCF teams, so I was sorry we couldn't come up with a mutually acceptable solution. Sucre Union wanted us to find a more reliable operator in France that could regularly move the sugar off its site during harvests. This year, Fret SNCF revised its offer and came up with a competitive price and a robust solution."

UNE ORGANISATION DÉDIÉE POUR ROQUETTE

Du 5 octobre au 10 novembre dernier, Fret SNCF avec VFLI ont accompagné le client Roquette, leader mondial de l'industrie amidonnière, dans sa campagne «maïs humide». Avec un objectif de qualité fort : le maïs humide, au fort taux de protéines, perd toutes ses qualités au bout de 48 heures. Ce qui a donc conduit l'opérateur ferroviaire à travailler sur une organisation spécifique : adaptation des sillons et changement des horaires de train avec une priorisation des trains dédiés à ce produit très sensible. 86 trains étaient prévus au total, au départ des silos vers les usines de production de Lestrem (62) et de Beinheim (67). // SPECIAL SCHEDULING FOR ROQUETTE Fret SNCF and VFLI aided customer Roquette, world's No. 1 starch manufacturer, during its "moist maize" season between 5 October and 10 November. Protein-rich moist maize deteriorates in quality within 48 hours, so Fret SNCF adapted train paths and schedules to give priority to trains carrying it between silos and plants in northern France and Alsace.



12 000 TONNES DE PIERRES BRUTES POUR LE PONT EIFFEL DE CUBZAC

Au début de l'automne, Carrières de Thiviers, exploitant de carrières dans le Sud-Ouest de la France, a renouvelé sa confiance en Fret SNCF pour l'accompagner dans son chantier de remblaiement des piles du pont Eiffel de Cubzac-les-Ponts. Situé en Gironde, ce pont, construit en 1883 enjambe la Dordogne sur une largeur dépassant les 1,5 km. Par train de 11 wagons tombereau, Fret SNCF a acheminé durant 6 semaines les 12 000 tonnes de blocs de pierres brutes pesant chacune entre 1 et 3 tonnes, entre Thiviers et Bassens. Au-delà de ce trafic ponctuel, Fret SNCF réalise déjà pour Carrières de Thiviers, un transport quotidien de granulats entre Thiviers et Hourcade en Gironde. Ces 300 000 tonnes annuelles de granulats sont destinées à l'alimentation des centrales à enrobés de la région bordelaise. // FRET SNCF HAULS STONE FOR BRIDGE PROJECT In early autumn, Carrières de Thiviers, a quarry company in southwestern France, turned again to Fret SNCF for transport, this time to haul stone blocks weighing from one to three tonnes for the repair of the Eiffel bridge at Cubzac-les-Ponts. It hauled 12,000 T of stone from Thiviers to Bassens over a six-week period. Fret SNCF also transports aggregates daily from Thiviers to Hourcade (300,000 T annually) for asphalt plants in the Bordeaux region.

LE DOSSIER

Après deux ans d'existence, l'offre Multi-lots Multi-clients a rencontré son public et résiste à un contexte économique difficile. Pour encore mieux répondre aux besoins des chargeurs, Fret SNCF fait évoluer son offre.

L'OFFRE WAGON ISOLÉ : DU NOUVEAU EN 2013

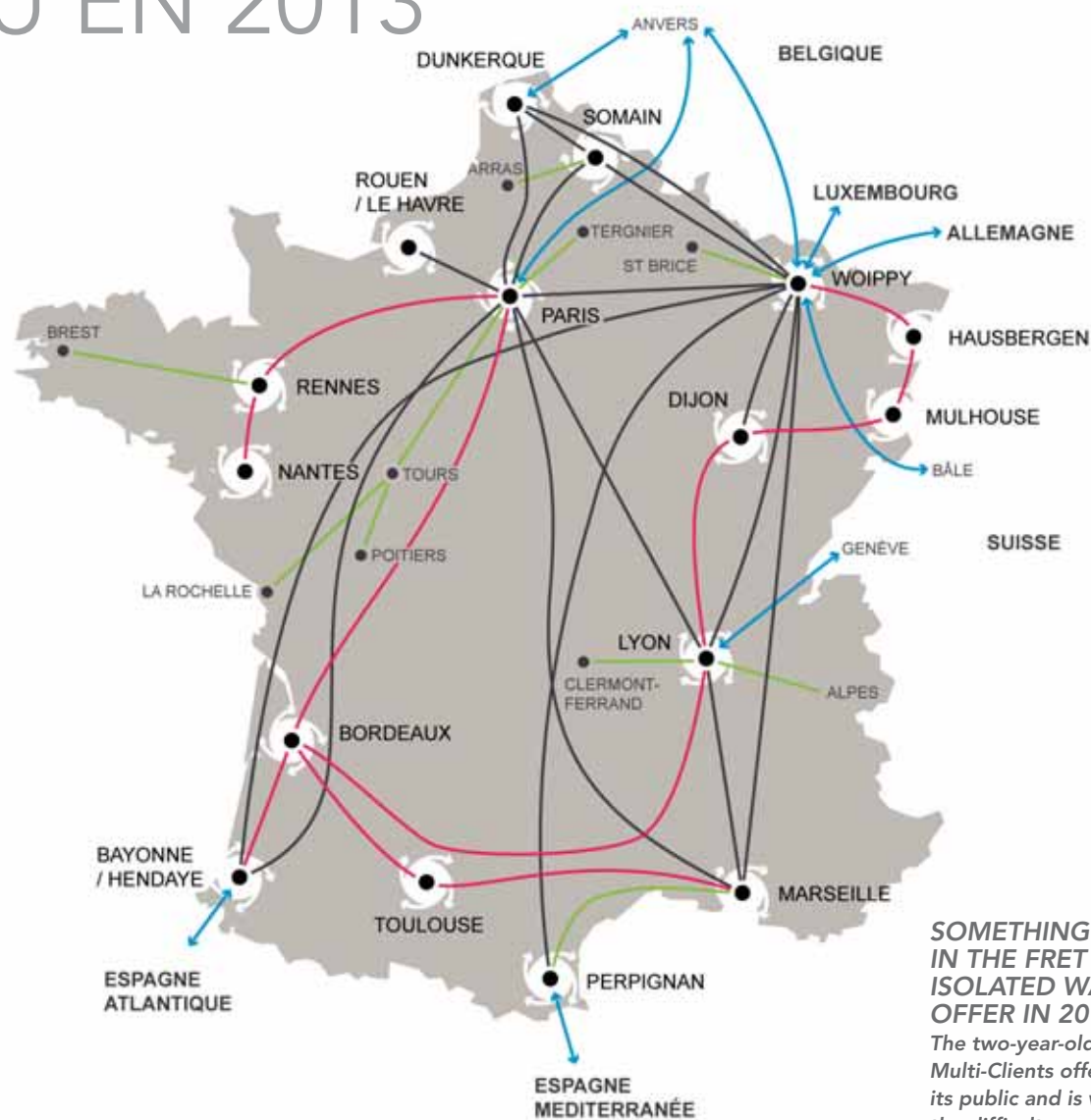
Engagement de délais généralisé, plus de souplesse en cas d'imprévus et plus de choix pour les chargeurs, telles étaient les évolutions attendues par les clients. Ce sera chose faite en 2013. L'engagement de délai sera étendu à l'ensemble des wagons commandés, prioritaires ou non, soit un engagement sur plus de 70% des wagons remis contre 40% actuellement. Par rapport à leurs précommandes, les clients ne seront plus limités dans leur commande de wagons (limite fixée jusqu'alors à 20% supplémentaire), une possibilité précieuse quand les prévisions sont difficiles. Enfin, Fret SNCF élargit son offre avec un nouvel axe entre Lyon et Mulhouse complétant les 23 axes existants, et proposera son offre de bout en bout vers la Belgique (Anvers et sa zone portuaire), la Suisse et bientôt d'autres territoires européens selon les mêmes modalités.

TOUTES LES GRANDES ZONES ÉCONOMIQUES SONT COUVERTES

Structuré autour de 24 axes, Multi-lots Multi-clients offre une couverture géographique pertinente des grandes zones économiques, une garantie d'emport et une fiabilité des acheminements de wagons isolés : 80% à l'heure et 90% à J+1. Système gagnant-gagnant, régi par un principe de compensations, débits et bonus-malus, Fret SNCF et ses clients s'engagent de façon réciproque, les chargeurs sur un volume de commandes et Fret SNCF sur des délais d'acheminement. Des engagements réciproques qui constituent la pierre angulaire de l'offre.

VERS L'INTERNATIONAL

50% des trafics franchissent les frontières. Fret SNCF propose désormais l'offre Multi-lots Multi-clients sur certaines liaisons internationales, avec tous les engagements commerciaux qui y sont associés. Pour cela, trois modes opératoires totalement transparents sont en place pour le client : un travail avec des sociétés dans lesquelles Fret SNCF est partie prenante (Sibelit pour Anvers par exemple), une exploitation par le réseau Captrain de SNCF Geodis ou encore des partenariats noués avec les opérateurs historiques. Dans tous les cas c'est, pour les industriels, la garantie d'une qualité de suivi identique à celle assurée sur le territoire national, et un engagement de fiabilité des livraisons de 90%, le tout, sans effet frontière.



RÉSEAU MLMC 2013

- Axes directs
- Axes avec arrêts intermédiaires
- Principales « solutions clients »
- Axes internationaux
- Plateforme MLMC et desserte locale

24 axes,
185 clients
ont déjà opté
pour cette offre
soit en 2011,
7 000 flux



POUR RÉPONDRE À L'ORIGINE AUX BESOINS DES INDUSTRIES, NOTAMMENT DE LA CHIMIE, UN NOUVEL AXE DIRECT EST OUVERT FIN 2012 ENTRE LYON ET MULHOUSE.

IN LATE 2012, A NEW DIRECT ROUTE WAS OPENED BETWEEN LYON AND MULHOUSE IN RESPONSE TO DEMAND, PARTICULARLY FROM THE CHEMICAL INDUSTRY.

COMPENSATIONS, DÉBITS ET BONUS-MALUS

Le client estime son volume de commandes un an à l'avance, l'affine deux mois avant, le confirme un mois plus tard et répartit les flux au jour le jour une semaine avant le transport. S'il remet moins de 90% des wagons commandés, des débits lui sont facturés, ainsi qu'un malus si moins de 80% des wagons remis dans l'année ont été commandés. En revanche, un bonus est appliqué si le chiffre d'affaires est supérieur aux prévisions prévues dans l'accord client. En contrepartie de cette demande d'anticipation, Fret SNCF s'engage à assurer l'acheminement des wagons commandés dans les délais, sous peine de pénalités progressives selon le retard, en cas de fiabilité inférieure à 90%.

// COMPENSATION, RETRACTIONS, DISCOUNTS AND SURCHARGES Customers estimate the wagons needed a year ahead, adjust the number two months and one month in advance, and then divide up the shipments day by day one week before transport. If less than 90% of the ordered wagons are used, the retractions are billed, and below 80% there is a surcharge. A bonus is applied, however, if revenues exceed the contract amount. In exchange for the precise forecasting, Fret SNCF pays penalties if wagons are not hauled on time.

between Lyon Mulhouse and end-to-end transport to Belgium and Switzerland. It plans to serve other points in Europe soon, too.

All major economic areas served

The MLMC offer is available on 24 routes, serving major economic areas. With guaranteed pick-up and good reliability, it is a win-win solution that includes compensation, retraction and discount-surcharge features. Fret SNCF and its customers have reciprocal commitments: the shipper on order volumes and Fret SNCF on shipping times.

// MORE AND MORE INTERNATIONAL Fifty per cent of traffic is cross-border. Fret SNCF now offers MLMC services on some international routes, with all related commitments. To do this, it uses either companies in which it is a stakeholder, SNCF Geodis' Captrain network, or partner incumbent operators. In all cases, shippers are guaranteed the same high standards of tracking as in France and a 90% reliability rate.

CLIC SERVICE, VOUS SIMPLIFIE LA VIE

Avec plus de 900 connections par jour, Clic Services le portail clients de Fret SNCF est le point névralgique de l'offre Multi-lots Multi-clients.

Il évolue pour offrir toujours plus de services au client : en améliorant le service de suivi des acheminements à l'international, en renseignant la date de livraison à l'étranger. Le service de commandes en ligne est désormais accessible en 5 langues : français, anglais, allemand, néerlandais et italien.

- en renforçant l'interactivité du service : le client peut signaler en un clic les données qui lui semblent incomplètes ou erronées. L'écart fera l'objet le cas échéant d'une correction en amont de la facturation.

// CLIC SERVICES SIMPLIFIES LIFE The customer portal Clic Services now provides customers with:

- improved international shipping. The foreign delivery date is indicated, and the service is now available in five languages. - new interactive features. The customer simply clicks on information he believes is incomplete or incorrect and it will be corrected, if necessary, before billing.



TRIAGE DU BOURGET: UNE CAPACITÉ À TRIER 1 500 WAGONS EN 24 HEURES

Centre névralgique pour la circulation des marchandises, le triage du Bourget s'étend sur 3 kilomètres de long et 500 mètres de large en Île-de-France, dans une zone clé pour le trafic ferroviaire européen. Il accueille tous types de trafics (automobile, sidérurgie, chimie...), correspondant à des flux venant de France, de Belgique ou d'Allemagne... La capacité de ce triage à traiter les wagons dans des délais très courts en fait une pièce maîtresse de la productivité de Fret SNCF. Les équipes déployées en 3x8 sur le site (opérateurs, agents de manœuvre...) peuvent trier jusqu'à 500 wagons par plage de huit heures, soit 1 500 par jour au total. Le Bourget, c'est aussi la clé d'entrée de l'offre Multi-lots Multi-clients de Fret SNCF en Île-de-France. Le quart des volumes de cette activité passe ainsi par le triage francilien, où une équipe spécifique gère le suivi complet de ces flux, de la prise de commande à la supervision opérationnelle des acheminements.

Du tout automatisé, pour plus d'efficacité.
Un poste de pilotage et d'observation commande l'ensemble des opérations d'éclatement et de redistribution des wagons. Après avoir été reçus en zone de réception, ces derniers sont poussés par une locomotive vers une bosse d'où ils seront propulsés automatiquement vers une des 48 voies du faisceau de débranchement. Après quoi ils seront freinés automatiquement et s'immobiliseront sur les voies de formation des trains qui seront ensuite formés par les personnels au sol puis acheminés vers leurs lieux de destination.

Automatic operations for greater efficiency.
An observation and control centre manages all break-up and reformation operations. After wagons arrive, a locomotive pushes them to a hump, and they roll down automatically to one of the 48 marshalling tracks. There they brake automatically, and workers assemble them into trains.



Un véritable réseau
Le Triage du Bourget, c'est 8 voies de départ, 48 voies de circulation de 750 mètres et plus et 16 voies de réception. Le tout dans un site sécurisé, avec des installations techniques bénéficiant d'une protection informatisée de haut niveau.

A major facility
Le Bourget marshalling yard: eight outbound tracks, forty-eight 750-m marshalling tracks and 16-plus inbound tracks in a secure site with computerised protection.

LE BOURGET MARSHALLING YARD: 1,500 WAGONS IN 24 HOURS

The Le Bourget marshalling yard is a freight traffic nerve centre for European rail operations. Three kilometres long and 500 m wide, it handles all types of traffic from France, Belgium, Germany, and elsewhere. Personnel working here in three shifts can shunt up to 1,500 wagons a day, making it a cornerstone

of productivity for Fret SNCF. Le Bourget is also a key link in Fret SNCF's Multi-Load Multi-Client offer in the Paris region. One-quarter of these freight volumes go through here, with a special team handling flows, from order reception to operational supervision.



MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

FRET SNCF RÉDUIT SON EMPREINTE ÉCOLOGIQUE



Fret SNCF met en place un système de management environnemental dont 100% de ses établissements seront dotés d'ici à 2015. Le principe ? Sur la base de la norme ISO 14001, il s'agit, via un système d'amélioration continue, d'agir sur l'environnement en prévenant les risques.

Fret SNCF se concentre actuellement sur la gestion des conformités de ses ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), le tri et l'élimination des déchets dangereux ou non dangereux dans les chantiers qu'elle exploite. La prévention des risques de ces installations, potentiellement polluantes, passe avant tout par le suivi rigoureux de la maintenance, la formation du personnel aux mesures d'urgence, le travail sur les gestes métiers. Deuxième chantier : le traitement des déchets dangereux, piles, tapis absorbant le gasoil près des stations services, batteries, etc., leur élimination par des organismes ad hoc et la traçabilité de ces opérations. Au-delà, les chantiers sont multiples : traitement des eaux pluviales,

lutte contre les nuisances sonores, lutte contre les émissions polluantes, tri sélectif des déchets non dangereux, économie des ressources (eau potable, gaz...). Récemment, ces efforts ont été reconnus et salués à travers un rapport réalisé par la société Vigeo.

// FRET SNCF REDUCES ITS ECOLOGICAL FOOTPRINT

Fret SNCF is setting up an environmental management system for all its entities based on the ISO 14001 standard. The focus is currently on compliance for its Environmental Protection Installations (ICPE) and on the sorting and disposal of hazardous and non-hazardous waste. Strict maintenance and training in emergency measures and work practices are seen as keys to pollution prevention. The handling, disposal and traceability of hazardous waste at service stations are also being improved. Other areas include rainwater treatment, noise pollution, non-hazardous waste sorting, and reduced consumption (water, gas, etc.). A recent report issued by Vigeo praise these efforts.

219 trains longs

c'est le nombre de trains de 850 mètres réalisés entre décembre 2011 et septembre 2012 sur le trajet Le Boulou-Bettembourg.
The number of long trains (850 metres) operated on the Le Boulou-Bettembourg line between December 2011 and end-September 2012.

RÉSEAU

VERS UNE PLUS GRANDE EFFICACITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

En annonçant fin octobre une réforme visant à regrouper « au sein d'une entité unique toutes les fonctions ayant trait à la gestion et à la maintenance du réseau » le ministre des Transports Frédéric Cuvillier vise à améliorer l'efficacité globale du système ferroviaire et à accroître ainsi la disponibilité du réseau.

Un gestionnaire d'infrastructures unique (GIU), rattaché à la SNCF serait ainsi mis en place. Une avancée, pour tous les clients du système ferroviaire, qui devrait faciliter la rénovation du réseau en limitant ses impacts aujourd'hui très négatif sur la circulation des trains.

// IMPROVING RAILWAY SYSTEM EFFICIENCY

By announcing late October a reform that would bring together in a single entity all functions related to network management and maintenance, French transport minister Frédéric Cuvillier is aiming to improve the overall efficiency of the railway system and thereby increase availability on the network. A single infrastructure manager (GIU) attached to SNCF will reportedly be put in place. For all customers of the railway system, it should help speed up the renovation of the network.



“ Toute l'équipe de Fret SNCF vous présente ses meilleurs vœux pour 2013

The entire staff of Fret SNCF extends to you its best wishes for 2013 ”

