

La Lettre FERROVIAIRE

Benchmarking européen



La première édition des *Rail Freight Meetings*, organisé par le SITL, l'AUTF et les acteurs du secteur, sous l'égide du ministère de l'Écologie, en quelques chiffres : « 35 offreurs s'étaient réunis couvrant toute la chaîne de valeur du ferroviaire. 1601 visiteurs étaient inscrits à cet événement, dont 863 donneurs d'ordre. 344 ont été dénombrés comme participants à un ou plusieurs rendez-vous d'affaires dans les box mis à leur disposition ».

Fret • stratégie

SITL 2015 : pour développer le rail, l'approche collaborative doit s'imposer

« Il ne faut pas opposer les modes de transport » prône-t-on souvent. Pour autant, les rapprocher selon une dynamique de complémentarité n'est, semble-t-il, pas suffisant. Lors de l'édition 2015 de la Semaine internationale du transport et de la logistique (SITL), on pouvait entendre la nécessité de « réfléchir ensemble sur un plan de transport » ou de « construire un schéma partagé ». À l'issue de la conférence « trois exemples de mobilisations collectives réussies de la chaîne de valeur du fret ferroviaire » (dans le cadre de la Journée européenne du fret ferroviaire), Philippe Boucheteil, vice-président de l'Union des entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) en charge du pôle « Multimodal », concluait en soulignant l'importance d'un commissionnaire de transport pour le rail et le travail « main dans la main » d'une chaîne à trois acteurs principaux – le chargeur, le commissionnaire et l'entreprise ferroviaire –, chacun agissant dans son champ de compétence. Mais l'approche collaborative n'est pas évidente constate l'organisateur de transport combiné rail-route Lomak, pour qui répondre simplement aux appels

d'offres ne facilite pas le report modal. Le train n'est pas forcément plus onéreux qu'une solution 100 % routière, précise-t-il, mais le processus classique d'appel d'offres ne permet pas d'expliquer la solution combinée aisément. Il est nécessaire d'avoir une relation gagnant-gagnant dans la durée pour que les bénéfices du rail-route profitent à l'ensemble des protagonistes. L'exemple d'un engagement sur le long terme – 10 ans – entre le Groupe Charles André et le verrier AGC, avec Colas Rail en partenaire traction, illustre l'importance de la collaboration permettant d'importants investissements dans la chaîne logistique offrant ainsi au client une réduction des coûts d'approvisionnement en matières premières. Le rôle des commissionnaires et organisateurs de transport apparaît primordial. Les *Rail Freight Meetings* ont rassemblé bon nombre de tels acteurs capables d'intégrer le rail aux solutions globales de transport et de logistique. Plusieurs exemples en la matière sont décrits dans cette édition de *La lettre ferroviaire* et dans les suivantes.

■ Laurent Charlier

Voyageurs • Stratégie

Voyages SNCF souhaite développer l'international au rythme de + 6 % par an

L'activité domestique TGV de Voyages SNCF – 100 millions de voyageurs environ en 2014 – est en berne. Une situation que le groupe explique notamment par une activité économique atone, la hausse du taux de TVA applicable au transport (10 %) ainsi que le renchérissement du prix des péages ferroviaires. Le groupe souhaite alors dynamiser sa branche voyageurs grandes lignes en la raccrochant à la locomotive européenne. « Les activités de la grande vitesse européenne affichent un dynamisme fort avec une croissance de + 3,8 % » a-t-on constaté en 2014 à la SNCF. Cela a représenté près de 30 millions de voyageurs. « Nous voulons croître de près de 6 % par an à l'international » détaille Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF, tout en précisant que cet objectif se traduira par « une augmentation de trafic dans les grands hubs tels Bruxelles, Lille ou Paris ». Cette stratégie comprend également l'amélioration de la rentabilité et de la compétitivité de l'activité dans un contexte concurrentiel fort. Pour 2015, citons entre autres les projets de lancer un service Eurostar Londres - Marseille, de « réussir la transformation de Thalys en entreprise ferroviaire » (lire notre article en page 2) ou de « poursuivre le développement commercial de TGV Italie (nouvel aller-retour Lyon - Milan, cabotage, offre spécifique liée à l'exposition universelle à Milan) ». En 2014, les ventes de Voyages SNCF sont en recul de 1,3 % à 5,848 milliards d'euros ; il en est de même pour la marge opérationnelle (680 millions d'euros, - 13 %) et le résultat opérationnel courant (276 millions d'euros, - 29 %).

Voyageurs • Stratégie

DB : fréquentation en hausse sur les lignes germano-française, belge et néerlandaise

Entre l'Allemagne, la France, la Belgique et les Pays-Bas, le train à grande vitesse gagne du terrain sur l'avion grâce notamment à des temps de parcours attractifs, constate Ulrich Homburg, en charge du transport de voyageurs à la DB. Entre 2013 et 2014, la croissance la plus forte est enregistrée sur les relations ICE Francfort - Cologne - Amsterdam et IC Berlin - Hanovre - Amsterdam avec + 7 %, soit 2,2 millions de voyageurs. L'ICE Francfort - Bruxelles enregistre 770 000 voyageurs, en hausse de + 1,5 %. Entre Francfort, Paris et Marseille, l'opérateur allemand, en partenariat avec la SNCF, a transporté 1,88 million de voyageurs (+ 3 %). Sur l'offre franco-allemande, l'ouverture des ventes passe de trois à quatre mois. La DB a en outre confirmé qu'elle prévoyait toujours de relier Londres d'ici à 2030, année de l'achèvement complet du vaste plan de l'opérateur pour développer et reconfigurer son offre grandes lignes. ■ KF et LC

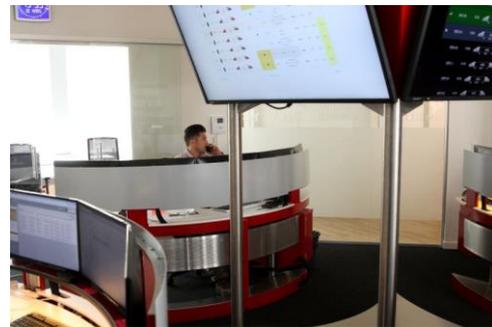
► Texto

Maintenance de la LGV Tours - Bordeaux : Mesea choisit la GMAO Carl Software. → La solution de Gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO) Carl Source a été choisie par le mainteneur Mesea de la Ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) Tours - Bordeaux. L'entrée en production du système informatique coïncidera avec la mise en service de la ligne concédée à Lisea, en juillet 2017. Carl Source Transport permettra d'aider à « maintenir les actifs linéaires (gestion des nœuds et des tronçons du réseau de voies ferrées, des références kilométriques...), gérer les équipements (ouvrages d'art, voie ferrée, aiguillages, caténaires, signaux...), piloter la maintenance préventive et réglementaire, planifier les ressources, gérer la documentation, optimiser les processus stocks et des achats et contrôler le budget en lien avec un ERP [Enterprise Resource Planning] ». **La LGV Est européenne va entrer en phase de test.** → Le 31 mars 2015, Guillaume Pepy, président de la SNCF, et Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau, ont célébré la fin des travaux de pose de la superstructure de la Ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne phase 2, en soudant symboliquement un dernier rail, à hauteur du raccordement de Vendenheim. Les essais statiques des 106 km d'installations vont suivre. La gestion des circulations et de l'alimentation en énergie seront intégrés au poste de commande à distance (PCD) de Pagny-sur-Moselle, lequel assure aujourd'hui ces tâches pour la phase 1 de la ligne. Puis, avec la mise sous tension de la caténaire, suivront les essais dynamiques de l'infrastructure. Enfin « la phase de prise en main de la LGV Est européenne phase 2 par l'exploitant, le futur mainteneur, ainsi que les essais de sécurité civile » et « les formations des agents de conduite et de bord » précéderont la mise en service prévue le 3 avril 2016. SNCF Réseau devra en outre recevoir une Autorisation de mise en exploitation commerciale de la part de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Grande vitesse • Stratégie

Thalys : l'entreprise ferroviaire franco-belge THI Factory est opérationnelle

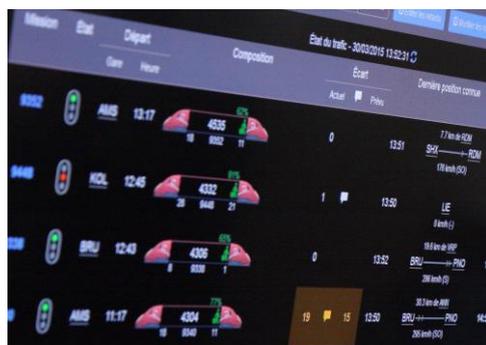
« Thalys à compter du 31 mars 2015, ce sont juridiquement deux sociétés conjointes » résume-t-on au sein de l'opérateur de trains à grande vitesse, qui a transporté 6,9 millions de voyageurs en 2014 sur l'axe Paris - Bruxelles - Amsterdam/Cologne - Essen. À la société coopérative historique à responsabilité limitée de droit belge Thalys International, créée en 1995 et détenue à 62 % par la SNCF, à 28 % par la SNCB et à 10 % par la DB (partenaire « dormant »), s'ajoute l'entreprise ferroviaire THI Factory, dont la mission est de produire en direct – et non plus *via* les maisons-mères – les services sur le cœur du réseau Thalys, en France et en Belgique. Le 30 mars 2015, Agnès Ogier, directrice générale de Thalys, Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF, et Jo Cornu, CEO et président du conseil d'administration de la SNCB, ont signé le pacte d'actionnaires et les contrats de transfert pour cette nouvelle société anonyme de droit belge, créée le 5 novembre 2013 et dont la SNCF contrôle 60 % et la SNCB 40 %. Face au développement du transport par autocar et de nouvelles concurrences routières comme le covoiturage, face au *low cost* aérien et face à la perspective d'une concurrence intramodale, qui ne manquera pas d'émerger au cours des prochaines années sur des axes dynamiques comme l'est Paris - Bruxelles, Thalys souhaite gagner en agilité et en facilité de décision grâce à THI Factory. « Thalys est une petite entreprise avec "un esprit *start-up*" [qui doit] conserver son agilité. À nous [les actionnaires] d'installer une gouvernance pour que Thalys mène ses projets » précise Rachel Picard. L'opérateur passe de 200 à 550 collaborateurs avec des « boucles courtes » de décision et un management ne comptant « pas plus de quatre niveaux hiérarchiques » fait valoir Agnès Ogier. Jo Cornu rappelle qu'en plus de répondre au contexte concurrentiel, la nouvelle organisation doit permettre une meilleure maîtrise des coûts fixes, plus élevés de par la nature même du transport



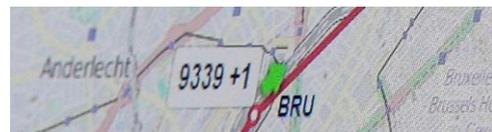
Laurent Charlier

ferroviaire. Rachel Picard souligne en outre le retour d'expérience positif de la transformation d'Eurostar en entreprise ferroviaire à part entière. De surcroît, la création de THI Factory constitue également « une preuve de confiance et un renouvellement de notre collaboration avec la SNCB, avec laquelle nous sommes partenaires dans Thalys, dans Eurostar ainsi que dans des TGV vers l'aéroport Charles-de-Gaulle et d'autres villes françaises » rappelle Rachel Picard. Aux Pays-Bas, la coopération se poursuit avec les NS et en Allemagne avec la DB jusqu'à fin 2016. Au-delà, « nous assurerons la production directement » précise Rachel Picard. ■ LC

- **Thalys investit 30 à 35 millions d'euros** pendant cinq ans dans le matériel roulant et les systèmes d'information.
- **Thalys aura son propre lounge à la gare du Nord** à Paris (rue de Dunkerque) en juin 2015 et modernisera celui de Bruxelles-Midi pour fin 2015. Leur ouverture sera étendue le weekend.
- **En Allemagne, Thalys souhaite prolonger en 2016 la desserte** Cologne - Düsseldorf - Duisbourg - Essen vers Dortmund.
- **Paris - Bruxelles à 29 euros en achat par groupe** de quatre personnes. Si les voyageurs ne sont pas quatre, la date de voyage peut être postée en ligne pour trouver d'autres personnes et constituer ainsi le groupe.
- **En Belgique, Thalys supprime les trains** Paris - Bruxelles - Ostende et Paris - Mons - Charleroi - Namur - Liège subventionnés via la convention de gestion conclue entre la SNCB et l'État belge. Le taux de remplissage semble insatisfaisant. Leur suppression devrait faire économiser 7 millions d'euros.



À Bruxelles avenue Fonsny, Thalys dispose d'un nouveau Centre opérationnel (photo en haut de page), en service depuis décembre 2014. Les équipes ont pris la main sur le système de suivi (photos ci-contre et ci-dessous) au 1^{er} avril 2015. Un superviseur, un « *crew dispatcher* », un « *real time info dispatcher* » et un gestionnaire opérationnel de flotte (GOF) constituent une équipe.



Laurent Charlier

► Voyageurs

Grande vitesse • Stratégie

Lyria : une politique ambitieuse et des résultats tangibles



Sylvain Meillasson

Photo d'un TGV Lyria Paris - Zurich quittant la LGV Rhin-Rhône, le 11 avril 2014. Ce service est assuré par la rame TGV POS n°4412. Pour Alain Barbey, directeur général de Lyria, les efforts consentis dans les domaines de la régularité et du confort ont permis de maintenir, voire d'augmenter, nonobstant le ralentissement économique en France, le nombre de voyageurs.

La concurrence avec l'aérien est toujours aussi forte (voir *La lettre ferroviaire* n°114 du 2 septembre 2014). Mais elle s'étoffe également, avec le covoiturage qui s'implante graduellement en Suisse romande. Ces tendances obligent Lyria à prendre des initiatives dans le domaine tarifaire, mais pas seulement, pour conserver son rang de transporteur France - Suisse de référence. La filiale à 74 % de la SNCF et à 26 % des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) a transporté 5,5 millions de voyageurs en 2014 (c'est moins qu'en 2013 mais plus qu'en 2012 avec 4 millions), dont 66 % à l'international. Ce flux a été particulièrement impacté par les travaux sur Bellegarde - Genève (mais aussi sur Dijon - Dole) et s'est tassé de - 2 % par rapport à 2013. Le chiffre d'affaires de Lyria s'est élevé à 340 millions d'euros. Parallèlement, la société a fait passer son indice de régularité (à 15 min) de 88 à 92 alors que ses clients se sont déclarés à 92 % satisfaits (93 % pour les clients profitant de Lyria Première). Pour Alain Barbey, directeur général de Lyria, les efforts consentis dans les domaines de la régularité et du confort ont permis de maintenir, voire d'augmenter, nonobstant le ralentissement économique en France, le nombre de voyageurs. Ces derniers se montrent particu-

lièrement fidèles (40 % des clients effectuent plus de huit voyages par an) et précieux (98 % des clients ont recommandé le produit Lyria). « Notre valeur ajoutée est à ce titre déterminante ». De manière générale, la démarche va dans le sens d'un accompagnement « sur mesure » des voyageurs. Le suivi exercé (quotidiennement afin d'obtenir des retours les plus évocateurs) montre que la clientèle suisse (47 %) est particulièrement satisfaite alors que la clientèle fran-

çaise (44 %) est plus critique, particulièrement sur Paris - Genève (le solde est représenté par les Anglais, les Américains, les Coréens, les Indiens etc.) Surtout, cette évaluation facilite l'identification des attentes et permet la mise en place de solutions adaptées. Les leviers identifiés sont notamment le confort à bord des trains et le temps de parcours – selon une enquête BVA, 42 % des personnes interrogées considèrent ce facteur comme déterminant – qui concerne davantage, avec les fréquences, la clientèle affaires. L'accès à l'information (simplicité et robustesse) apparaît également comme important.

Le confort à bord doit être perceptible – la satisfaction des clients résulte pour 80 % de l'expérience plutôt « émotionnelle » réalisée durant le voyage en train – ce qui suppose aussi que le personnel soit en harmonie avec cette ligne stratégique. Lyria investit beaucoup dans la mise à niveau de son parc de trains à grande vitesse TGV POS, aujourd'hui aux deux tiers rénové. La livrée extérieure et les aménagements ont été adaptés, les voitures bar sont rendues plus

Liaisons	Meilleurs temps de parcours	Fréquences	Observations
Paris - Genève	3 h 05	8 A/R quotidiens du lundi au vendredi. 7 A/R les weekends	1 million de voyageurs annuels 10-15 % d'abonnés Clientèle majoritairement française Part de 54 % face à l'aérien
Paris - Lausanne	3 h 35	4 A/R quotidiens	Clientèle majoritairement française 4 ^{ème} A/R du lundi au jeudi via Genève
Paris - Brigue ou TGV des Neiges	6 h 11	- 1 A/R les samedis du 20/12/2014 au 28/3/2015	Donne accès aux stations du Chablais vaudois et du Valais
Neuchâtel - Frasne	56 min	3 A/R quotidiens	+ 22 % de fréquentation depuis la mise en place de ce service au service annuel 2014 58 000 voyageurs en 2014 Rames Colibri CFF
Paris - Bâle - Zurich	3 h 03-4 h 03	6 A/R quotidiens du lundi au vendredi. 5 A/R les weekends	Clientèle aux deux tiers suisse alémanique 54% face à l'aérien : 75-80 % sur Paris - Bâle 35-40 % sur Paris - Zurich
Paris - Berne / Interlaken	4 h 27-5 h 30	1 A/R quotidien	N'emprunte pas encore la ligne à grande vitesse Mattstetten - Rothrist Paris - Interlaken pour les groupes d'Asiatiques. Interlaken - Berne haut-le-pied
Genève - Marseille	3 h 30	1 A/R le lundi, du vendredi au dimanche du 10 avril au 28 septembre	Circule également les 7 et 30 avril, 13, 14 et 26 mai, (14) 15 juillet
Genève - Nice	6 h 19	1 A/R quotidien	
Genève - Lille	4 h 09	4 A/R hebdomadaire	16 000 voyageurs depuis le lancement Un quart en correspondance avec Eurostar, grâce à une offre tarifaire intégrée

Note : A/R = aller-retour

Alain Barbey : « l'introduction de nouveaux matériels et de nouveaux services ont poussé la notoriété de la société »



Alain Barbey est à la tête de TGV Lyria depuis mai 2010. À partir de juillet 2015, il revient aux CFF en qualité de responsable du trafic régional de Suisse romande et de coordinateur régional Ouest. Auparavant, il a notamment été à la tête de la coentreprise Cisalpino (CFF et Trenitalia) pendant près de trois ans.

Vous terminez en juillet prochain votre mandat à la tête de Lyria. Que vous inspire cette expérience et qu'est-ce qui peut la différencier de votre passage chez Cisalpino ?

Alain Barbey. Ces cinq années passées à la tête de Lyria resteront une magnifique expérience, la société a énormément évolué depuis 2010. Grâce à l'ouverture de nouvelles lignes, nous avons eu 60 % de passagers en plus, atteignant les six millions en 2013. L'introduction de nouveaux matériels et de nouveaux services, ont poussé la notoriété de la société et placent désormais TGV Lyria parmi les transporteurs internationaux de référence. Mais il faut aussi maîtriser les coûts et faire avec l'augmentation exponentielle des péages en France qui, face à une concurrence toujours plus redoutable, rend l'équation quasi-insurmontable et qui impose de faire des choix, d'optimiser nos dessertes. Malgré ces difficultés Lyria a poursuivi sa montée en puissance, par l'innovation et la qualité. Cisalpino avait tous les atouts pour devenir un modèle de référence ferroviaire international, car très bien intégré dans les réseaux suisse et italien. C'était très précurseur. Malheureusement le retard pris dans la livraison de nouveaux trains et les tensions entre actionnaires ont mené à sa disparition. Je dirais que la grande différence entre les deux est que chez Lyria nous sommes dans une dynamique de croissance positive avec une bonne image, ce qui était l'inverse pour Cisalpino.

Propos recueillis par
Sylvain
Meillasson

Est-ce que le ferroviaire est à même de (re)prendre l'initiative face au ralentissement économique, à des concurrences parfois nouvelles et à des contraintes lourdes comme le prix des sillons ?

Alain Barbey. Je pense que c'est un vrai défi, mais je reste convaincu que la croissance de la mobilité se fera à l'avenir sur les rails. Il faudra probablement faire les choses autrement, se réinventer, être plus agiles et innovants. C'est nouveau pour

« On ne pourra pas non plus continuer à vouloir tout concurrencer, il faudra faire des choix, se concentrer sur notre métier. Il y a des choses à rattraper, en particulier dans le domaine de la distribution et de l'information. Le danger pour le ferroviaire réside dans les coûts qui tuent la dynamique de développement et qui nous pénalisent fortement vis-à-vis de la concurrence aérienne ou routière. »

le ferroviaire, mais l'aérien l'a fait et on y arrivera ! On ne pourra pas non plus continuer à vouloir tout concurrencer, il faudra faire des choix, se concentrer sur notre métier. Il y a des choses à rattraper, en particulier dans le domaine de la distribution et de l'information. Le danger pour le ferroviaire réside dans les coûts qui tuent la dynamique de développement et qui nous pénalisent fortement vis-à-vis de la concurrence aérienne ou routière. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne le prix des sillons qui, sur certains itinéraires, est devenu insupportable.

table. La résolution de cette équation passera nécessairement par une recherche de solution avec le gestionnaire de l'infrastructure et avec le support de l'ARAF [Autorité de régulation des activités ferroviaires].

Vous continuerez auprès des CFF dans le domaine régional. Quels sont les « chantiers » qui vous attendent et dans quel état d'esprit les aborderez-vous ?

Alain Barbey. C'est avec beaucoup d'enthousiasme et de

curiosité que je me prépare à ce changement. Je suis conscient de l'importance de mener à bien correctement cette mission et des nombreux défis qui m'attendent en Suisse romande. Léman 2030, Ceva, la ligne du Pied du Jura, la ligne du Simplon seront autant de chantiers sur lesquels je compte pleinement m'investir et établir une relation de travail étroite et constructive avec les Cantons et l'ensemble de nos partenaires. Petit plus : je conserve un peu d'international à travers certains projets, que ce soit côté France ou Italie.

Votre publicité ici

Votre contact :

Laurent Charlier
T : 06 75 86 37 36
Courriel : lcharlier@orange.fr



Sylvain Mellanson

Photo d'un service Zurich - Paris aux abords de la Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône assuré par la rame TGV POS n°4401 (le 20 mars 2015). La part de marché du transport ferroviaire versus l'aérien est de 54 %.

accueillantes, et 60 % d'espaces bagages supplémentaires ont été créés. Sur les 19 rames POS, deux sont actuellement en rénovation et deux sont généralement en maintenance, soit au final 15 unités disponibles pour l'utilisation courante. Cela oblige Lyria à recourir à des TGV Euroduplex de la SNCF. Mais la société doit aussi utiliser provisoirement des TGV Duplex classiques ainsi que des rames TGV PSE dont elle ne veut cependant plus. Les clients de Lyria ont également des attentes dans le domaine de la restauration (voir encadré ci-dessous) et de la propreté. Un service de nettoyage durant les parcours sera ainsi testé avant l'été, en priorité d'abord sur les TGV les plus chargés (vendredi et dimanche), avec en ligne de mire des sujets sensibles dont les WC. Un système de « code QR » sera par ailleurs expérimenté dès cet automne afin de permettre le signalement en temps réel des petites avaries. Le personnel de bord va renseigner le service de maintenance, qui pourra intervenir immédiatement à l'arrivée sur les équipements défectueux. Relevons que Lyria travaille aussi à l'intervention en Suisse sur les éléments de confort comme les sièges, l'éclairage ou les toilettes. « Le projet avance mais la fin du "taux plan-

cher" franc suisse/euro nous a obligé à revoir notre *business plan* en début d'année » commente Alain Barbey. Les grands nettoyages ont déjà lieu pour leur part à Zurich et à Lausanne. Si les trains doivent être impeccables, les personnels doivent l'être aussi. Selon la direction du trajet, c'est le contrôleur suisse ou français qui est le responsable de l'équipage à bord et qui veille à ce que tout se passe bien. Lyria va doter, avant l'été, les contrôleurs CFF d'un équipement leur permettant de traiter les e-billets SNCF (Pidion). Ce type de titres de transport représente aujourd'hui entre 50 et 60 % des billets à contrôler. Beaucoup est fait aussi pour la formation des personnels qui assurent la restauration à bord (produite actuellement par Elvetino, filiale à 100 % des CFF) avec une insistance toute particulière autour de quatre notions : qualité du service, bien être du voyageur, égards et tenue. Notons qu'il n'y a pas nivellement quant aux différences provenances et que les formations sont, à l'instar des équipes à bord des trains, mixtes (francophones/germanophones, français/suisses). « On passe du temps ensemble pour créer un esprit d'équipe et partager les valeurs de la société » souligne Alain Barbey.

Froid ou chaud : la question du repas

La dualité France - Suisse sur laquelle s'appuie Lyria, n'est pas sans poser un défi au niveau du voyageur qui doit, comme se plaint à le dire Alain Barbey, se sentir chez soi ou dépaysé mais dont les habitudes alimentaires peuvent fortement varier. Lyria tient, vis-à-vis du confort et du service, au repas à bord (inclus dans le prix du billet pour les clients internationaux de Lyria première). Ce repas est pour l'instant froid. Le repas chaud viendra peut-être un jour mais de manière plus restrictive (dans le cadre d'une « Super première » par exemple) parce que sa mise en place coûte cher. Mais les Suisses sont sensibles à ce type de prestation. Des vins français et suisses sont proposés de concert afin d'être en phase avec l'ADN franco-suisse du transporteur. ■ SM

► Texto

Thello lance deux nouvelles rotations Nice - Milan et ouvre une boutique à Nice. → Depuis le 13 avril 2015, l'entreprise ferroviaire Thello (filiale à 67 % de Trenitalia et à 33 % de Transdev), propose deux allers-retours quotidiens supplémentaires entre Nice, Gênes et Milan. Avec le train Marseille - Nice - Gênes - Milan lancé le 14 décembre 2014, l'opérateur alternatif propose désormais, trois trains au départ de Nice, le matin, le midi et le soir. En outre, en mars 2015, Thello a ouvert une boutique sur le parvis de la gare de Nice-Ville. C'est la deuxième en France depuis l'installation d'une boutique en gare de Paris-Lyon en 2011. Les canaux de vente de l'opérateur comprennent également outre un site Internet, des automates de vente (à Marseille, à Nice etc.)

139/140	145/146	147/148		141/142	143/144	159/160
à partir du 13 avril 2015				à partir du 12 avril 2015		
		15:30	Marseille St Charles			22:29
		16:14	Toulon			21:47
		16:55	Les Arcs			21:07
		17:11	St Raphaël			20:51
		17:37	Cannes			20:28
		17:47	Antibes			20:14
8:09	14:09	18:09	Nice Ville	11:51	15:51	19:55
8:24	14:24	18:24	Monaco	11:38	15:38	19:38
8:34	14:34	18:35	Menton	11:28	15:28	19:28
8:46	14:46	18:47	Vintimille	11:16	15:16	19:16
8:02	15:02	19:02	Vintimille départ	11:01	15:01	19:01
9:15	15:15	19:15	San Remo	10:48	14:47	18:47
9:31	15:30	19:31	Imperia P. Maurizio	10:34	14:33	18:33
9:39	15:38	19:40	Diano Marina	10:26	14:24	18:25
9:54	15:53	19:53	Alasio	10:12	14:10	18:11
10:04	16:02	20:03	Albenga	10:01	14:02	17:59
10:18	16:18	20:17	Finale Ligure	9:42	13:42	17:42
10:33	16:33	20:32	Savone	9:29	13:29	17:29
11:05	17:05	21:05	Gênes P. Principe départ	8:56	12:56	16:56
11:21	17:21	21:21	Gênes P. Principe arrivée	8:40	12:40	16:40
12:08	18:10	22:08	Voghera	7:51	11:51	15:51
12:25	18:26	22:25	Pavia	7:35	11:35	15:35
12:50	18:50	22:50	Milan Centrale	7:05	11:10	15:10

Nouveaux ICE 3 de la DB en France : l'EPSF donne son feu vert.

→ Le 31 mars 2015, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a annoncé avoir délivré l'Autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) du train à grande vitesse Velaro D de Siemens, constituant le nouvel ICE 3 série 407 de la DB, en unité simple, pour une vitesse commerciale maximale de 320 km/h. Leur mise en service commercial est planifiée pour le courant de l'été 2015, sur Paris - Francfort, liaison exploitée par la DB et la SNCF en coopération (lire *La lettre ferroviaire* n°125 du 17 février 2015). L'EPSF précise que l'accord de reconnaissance mutuelle avec son homologue allemand l'EBA a joué son rôle facilitateur dans le projet.

Lyria travaille également à son offre (qui constitue, par opposition à l'expérience à bord, le volet rationnel) afin de générer des inductions modales (face à l'aérien et au covoiturage) et des inductions pures ou achats d'impulsions. La société va ainsi proposer un nouveau concept (offre « MINI ») afin de séduire une clientèle opportuniste (jeunes et famille) grâce à des billets Paris - Genève et Paris - Bâle - Zurich à 49 euros en deuxième classe et 68 euros en première (9 euros par enfant, toutes classes), ces prix étant garantis jusqu'au départ. Cela concernera un aller-retour par jour sur chaque relation précitée de juillet à septembre. La vente débutera à partir de mi-mai. Il ne s'agit pas d'un service *low cost*, car les prestations en première classe seront normalement assurées. L'entreprise fait des efforts pour valoriser son statut de trait d'union entre la France et la Suisse. Cette approche est déclinée différemment selon les marchés français, romand et alémanique pour inviter chacun à découvrir le pays limitrophe. Afin d'inciter aux échanges, Lyria joue donc un rôle-clé dans la coopération entre les deux pays et travaille à des partenariats avec des acteurs tels que la Fondation Beyeler à Bâle, la ville de Zurich ou encore le Montreux Jazz Festival. Mais ses chalandes ont aussi des profils différents et ce positionnement (faire connaître ce qu'il y a d'inédit chez son voisin pour induire un voyage) ne vaut pas tant pour la clientèle *business* (un tiers des clients, la moitié du chiffre d'affaires, quatre à cinq voyages par mois en moyenne) qui est sensible à d'autres arguments. À cet effet, Lyria consent à des efforts significatifs pour proposer une palette complète de services, notamment au niveau de la distribution (changement flexible de billets, offre *Lyria Flex*), de l'accueil en gare (avec *Lyria corner* à Paris-Gare-de-Lyon), des temps de parcours et un positionnement horaire optimisés. Un TGV Lyria direct reliera ainsi Paris à Genève (du lundi au vendredi) en 2 h 58 dès le service annuel 2016. Cette circulation (n°9765) constitue un test. La formule pourrait être étendue à d'autres trains, mais il est aussi nécessaire de maintenir une desserte semi-directe (avec temps de parcours jusqu'à 3 h 16 à 3 h 19 selon le sens) afin de desservir Bellegarde, Nurioux, ainsi que Bourg-en-Bresse et d'assurer un remplissage d'au moins 85 % pour être rentable. Du reste, le prix des sillons par la ligne du Haut-Bugey (équivalent à 44 % du chiffre d'affaires généré par chaque circulation sur Paris - Genève) oblige Lyria à se montrer économe et à limiter le nombre de rotations quotidiennes. Cela ne cadre pas au mieux avec les attentes de la clientèle affaires qui bénéficie cependant d'une arrivée (TGV n°9767) avant 9h30 à Genève depuis le

service annuel 2015. Lyria s'efforce par ailleurs de rattraper son retard dans le domaine numérique – neuf clients sur dix se renseignent par Internet, qui exerce une influence très forte – pour plus de fluidité, de contenu (en s'associant à des blogueurs sur des réseaux sociaux afin de valoriser les destinations) et de connectivité vis-à-vis des mobiles. À plus long terme, la société souhaite parvenir à distribuer elle-même ses titres de transports.

Lyria tient à conserver un seul terminus parisien, en l'occurrence celui de Paris-Gare-de-Lyon. Cette option est cohérente vis-à-vis des clients et du matériel roulant mais réduit d'autant l'attrait de la Ligne à grande vitesse (LGV) Est-européenne « complète » (1^{ère} et 2^{ème} phase) pour la société, qui perçoit cependant l'intérêt de la clientèle suisse pour Strasbourg. Lyria ne cache pas que le statut d'entreprise ferroviaire a toujours été une ambition pour ses deux actionnaires, même si la démarche sera compliquée parce qu'il faudra obtenir deux certificats de sécurité, la Suisse n'appartenant pas à l'Union européenne. « Après Eurostar et Thalys, Lyria est maintenant en haut de la liste » relève Alain Barbey. Lyria affiche pour 2015 de grandes ambitions. Il n'y a pas ou peu de travaux annoncés et l'agenda (Conférence sur le climat) s'annonce porteur. La destination Paris sera valorisée. Les attentats de janvier 2015 ont cependant eu un fort impact psychologique, avec beaucoup d'annulations de la part de la clientèle suisse. La morosité n'est pas encore complètement levée. L'autre événement marquant est la fin du « taux plancher » franc suisse-euro, décrétée par la Banque Nationale Suisse (BNS). Cela représente un gain en pouvoir d'achat de 22 % pour la clientèle helvétique. Mais les craintes précitées ont préempté toute retranscription positive. Pour les premiers mois de 2015, les tendances observées sont une augmentation de 1 % pour les flux Paris - Suisse et un tassement de la desserte Suisse - Méditerranée, suite à l'arrêt du Genève - Marseille quotidien. L'autre grand défi de TGV Lyria est la disponibilité à bord du wifi. Les équipements montés un temps sur les rames TGV POS ont été déposés, car ils n'offraient pas la stabilité requise. Lyria déclare suivre la démarche d'Eurostar et de la SNCF, avec de nouveaux équipements (3G/4G), mais aussi celle, basée sur des répéteurs, sur le modèle des CFF. Alain Barbey explique « qu'on teste sur l'ensemble de nos lignes la force du signal pour voir si un répéteur apporterait quelque chose, éventuellement en liaison avec un système wifi embarqué. »

■ Sylvain Meillasson

Grande vitesse • International Londres - Marseille en Eurostar dans les *starting-blocks*



Entrée en gare de Marseille-Saint-Charles de la rame 3221/22 lors d'essais effectués le 19 mars 2015.

Eurostar réalise quelques marches d'essais et de préparation en vue de lancer, le 1^{er} mai 2015, une nouvelle liaison entre Londres et Marseille avec la desserte d'Ashford, de Lyon-Part-Dieu, d'Avignon TGV et de Marseille-Saint-Charles. Dans le sens nord-sud, le trajet de bout en bout prendra 6 h 27, dans l'autre sens 7 h 50. Cette différence s'explique par des arrêts en gare parfois plus longs mais surtout par les impératifs d'enregistrement ainsi que de contrôle de sécurité et d'immigration requis pour se rendre en Grande-Bretagne. Les nouvelles gares desservies n'ont pas été adaptées et équipées des installations requises par ces contrôles. Eurostar a fait le choix de les concentrer à Lille-Europe en faisant descendre l'ensemble des voyageurs (avec leurs bagages), qui transiteront alors par le terminal lillois « agrandi et rénové » avant de remonter à bord. Le conducteur sera quant à lui relevé à Lille. ■ LC

FREQUENCY OF SERVICES						
	M	T	W	T	F	S
May-June (From 1 May)	•				•	•
July-August (From 5 July)	•			•	•	•
September-October (From 31 Aug)	•				•	•
November-December (From 2 Nov)						•



Pelliculage publicitaire pour Eurostar sur les trains légers Rhônexpress reliant Lyon à son aéroport.

► Fret

Fret • Stratégie

SNCB Logistics se renforce avec Argos Soditic

À son arrivée à la tête de la SNCB, Jo Cornu a souhaité remettre à plat la recherche d'un « partenariat stratégique » pour SNCB Logistics. La DB était jusqu'alors citée comme possible partenaire. Selon certains spécialistes du secteur, la SNCF s'est également montrée intéressée. Le 30 mars 2015, l'opérateur belge a annoncé avoir conclu avec le groupe de capital investissement Argos Soditic une augmentation de capital de 70 millions d'euros (20 millions en propre et 50 millions *via* un financement externe). À l'issue de l'opération, Argos Soditic détiendra 66,6 % du capital (jusqu'alors de 262,6 millions d'euros exclusivement détenu par la SNCB) et disposera, selon la presse belge, de sept représentants sur neuf au conseil d'administration. Cette stratégie permet une accélération du développement de SNCB Logistics, en particulier à l'international. Ainsi, Argos Soditic « démontre sa confiance dans la *business plan*, les opportunités de croissance, le management et l'organisation » de l'entreprise précise-t-on. « En outre, la SNCB convertira en capital le prêt subordonné convertible de 25 millions d'euros qu'elle avait consenti à la société » indiquent les protagonistes dans un communiqué commun.

En moyenne, un acteur comme Argos Soditic reste cinq ans. Le président Gilles Mougenot précise que dans le futur, il y a plusieurs scénarios comme l'entrée d'un actionnaire industriel ou une introduction en bourse, par exemple. En 2014, SNCB Logistics a transporté environ 30 millions de tonnes et a réalisé 5 milliards de tonnes-km. Le chiffre d'affaires s'élève à



Le conseil d'administration de la SNCB a choisi l'offre d'Argos Soditic pour augmenter le capital et développer l'activité de la filiale fret SNCB Logistics. De gauche à droite, Gilles Mougenot, président d'Argos Soditic Partners, Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics et Jo Cornu, CEO de la SNCB.

Activité 2014 de SNCB Logistics par principales familles de produits train



451,8 millions d'euros et l'Ebitda est, pour la deuxième année consécutive, positif à 11 millions d'euros. La presse belge rapporte que l'opérateur prévoit de réaliser un résultat net positif en 2017 ou 2018. Parmi les développements récents, rappelons le lancement d'une navette accélérée de wagon isolé entre Anvers et Bâle. Cette offre, baptisée Swiss Xpress, est la première composante du Green Xpress Network déployé par l'opérateur. Le Rheinland Xpress doit rapidement suivre. Dans l'Hexagone, la filiale OSR France gagne de nouveaux contrats qui devraient engendrer un doublement de son activité. ■ LC

► Texto

Transport combiné : TPNOVA propose quatre rotations *via* la LGV Perpignan - Figueras. →

Depuis le 9 mars 2015, TPNOVA, un service commercialisé par Transportes Portuarios en Espagne et Novatrans en France, propose quatre rotations hebdomadaires entre Barcelone et Perpignan, *via* l'axe à l'écartement standard européen transitant par la Ligne à grande vitesse (LGV) Figueras - Perpignan (TP Ferro). « Le service offre des solutions ferroviaires entre différentes villes d'Espagne (Barcelone, Tarragone, Saragosse, Madrid, Valence) et de France (Perpignan, Toulouse, Bordeaux, Paris, Dourges, Fos et Lyon) ainsi que vers l'Angleterre par le tunnel sous la manche (Barking) » précise TPNOVA. L'opérateur a lancé ses premiers trains de Barcelone le 18 décembre 2013 et complétait l'offre Barcelon Express alors portée par Naviland Cargo. Puis, il a été annoncé qu'à compter du 8 janvier 2014, le service Barcelon Express était remplacé par le service TPNOVA. Jusqu'alors, deux circulations par semaine étaient proposées entre Barcelona Europe South Terminal et Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal. Notons que la traction entre les deux sites est réalisée par Renfe Mercancías.

Fret • Stratégie

L'évacuation des eaux Évian optimisée par une navette ferroviaire confiée à RégioRail

L'usine d'embouteillage des eaux Évian est embranchée à Publier, près d'Évian-les-Bains, presque au bout d'une voie unique électrifiée de 77 km, raccordée près de Bellegarde. Aujourd'hui, la plus grande partie de la production est évacuée par Fret SNCF – trois ou quatre trains par jour vers Ambérieu – et par Euro Cargo Rail (ECR, filiale de DB Schenker Rail) – un train quotidien en moyenne, vers Culoz. Les convois gagnent ensuite le reste de la France ou l'étranger. La présence de deux opérateurs à Publier et

sur la voie unique a conduit Danone Eaux France à optimiser la capacité et la fluidité d'évacuation de son usine en lançant un appel d'offres pour un navetteur entre le site d'embouteillage et Ambérieu. RégioRail (EuroRail/ Railroad Development Corporation) a été retenu et démarrera sa prestation en décembre 2015. L'opérateur emmènera ainsi les wagons vers la plateforme d'Ambérieu (trois à cinq trains par jour) où les trains seront formés. Il devra être en mesure de faire face à des pics

d'activité liés au caractère saisonnier de la vente des boissons. Compte tenu des rampes, RégioRail prévoit une G 2000 en tête et une BB 27000 en pousse dans le sens Ambérieu - Publier et l'inverse dans l'autre sens. Deux engins par train sont ainsi requis. Notons que le G 2000 assurera également les manœuvres dans l'usine, dont les faisceaux n'est pas électrifié. RégioRail Rhône-Alpes sera créé et comptera une trentaine d'employés.

■ Laurent Charlier

Au départ d'Ambérieu, Fret SNCF assurera un ensemble de dessertes vers la France, ECR vers la Grande-Bretagne *via* le tunnel sous la Manche ou Zeebruges et VFLI vers l'Allemagne.

Développement • Proximité

Port de Marseille : Railiner propose de basculer le positionnement des conteneurs de la route au rail

Railiner est une filiale de droit belge que le groupe Euro-rail/RégioRail (RégioRail est une coentreprise détenue par Eurorail et RDC – Railroad Development Corporation) a décidé de réactiver afin de supporter quelques projets de développement en France, le premier étant la mise en place d'une navette desservant les terminaux maritimes ainsi que ceux de transport combiné des zones industrielo-portuaires marseillaises. À partir de mai 2015, une rotation quotidienne, cinq fois par semaine (du lundi au vendredi), sera ainsi proposée entre la plateforme CLESUD de Miramas, les terminaux de Fos-Graveleau (Seayard, Eurofos et la voie desservant les dépôts de conteneurs) et les installations de Marseille-Mourepiane (terminal maritime de Med Europe Terminal) ainsi que du Canet (terminal Naviland Cargo). Alexandre Gallo, à la tête d'Eurorail France, concrétise enfin un projet qu'il avait dans les cartons depuis de nombreuses années, à la fois au sein de l'armateur CMA-CGM lorsqu'il avait la direction de l'intermodal puis de Greenmodal

Transport, ainsi que lorsqu'il dirigeait le « nouveau » Novatrans, intégré au Groupe Charles André (GCA). Aujourd'hui, le positionnement des conteneurs vides notamment, au sein du Grand Port Maritime (GPM) de Marseille, s'effectue exclusivement par la route. Railiner entend répondre à ce besoin et ainsi « apporter de la fluidité sur les bassins Est [Marseille] et Ouest [Fos] qui ne formeront finalement plus qu'un terminal unique » fait valoir Alexandre Gallo, et qui, en outre « connecte l'important terminal rail-route CLESUD ». Pour ce service, Railiner doit proposer des tarifs extrêmement compétitifs afin d'inciter au report modal, sur un marché du transport combiné en concurrence frontale avec la route et où chaque transfert renchérit le prix global de la prestation de bout en bout. « Nous mettons en œuvre ce service en complémentarité de nos activités, ainsi nous ne faisons pas reposer l'ensemble des coûts sur cette seule navette » précise Alexandre Gallo. En effet, les opérations ferroviaires requises par les diffé-



GPM de Marseille

rents flux qu'exploite Euro-rail/RégioRail dans la région marseillaise se concentrent essentiellement le matin et le soir. Les locomotives restent alors sans utilisation commerciale en journée. C'est ainsi dans le creux de roulement d'une locomotive thermique de type G 1206 (Vossloh) que s'inscrit la nouvelle navette. En ce qui concerne les ressources humaines, une à deux équipes supplémentaires (un conducteur et un agent au sol

Photo d'une locomotive G 1206 Régiorail Languedoc-Roussillon desservant le faisceau Distriport du bassin Ouest du GPM de Marseille (25 juin 2013).



par équipe) sont nécessaires. La tarification proposée se décline au wagon ou au conteneur. « Nous avons quelques wagons en parc et les opérateurs peuvent nous remettre les leurs » précise Alexandre Gallo. Des compagnies maritimes et des opérateurs comme Novatrans, Naviland Cargo ou Combiwest seraient potentiellement intéressés. Railiner est une entité adossée à

Eurorail et à RégioRail. Ces derniers entendent développer leur activité au sein du GPM de Marseille. Aujourd'hui, Fos est une plaque tournante entre différents flux exploités par RégioRail Languedoc-Roussillon avec des wagons en provenance du hub lorrain du groupe, dont la traction est confiée à ETF Services, mais également du sud-ouest et d'Espagne. Une filiale de moyens,

RégioRail Provence, est en cours de constitution afin d'appuyer cette stratégie de croissance dans les Bouches-du-Rhône. Les protagonistes n'entendent pas devenir opérateur de transport combiné mais plutôt de favoriser la mutualisation des trafics conventionnels et intermodaux.

■ Laurent Charlier

Contrat

Logways et ETF Services roulent pour Umicore



Le 3 janvier 2015, le commissionnaire de transport Logways, filiale du groupe Transports Delcroix, a démarré une nouvelle chaîne logistique pour Umicore, comprenant une solution ferroviaire produite par ETF Services. Il s'agit d'approvisionner l'usine Umicore de Viviez (Aveyron) en cathodes de zinc fabriquées dans le site d'Auby (Nord) du groupe belge. Le transport ferroviaire est assuré entre les deux usines embranchées respectivement en gare de Viviez-Decazeville et de Pont-de-la-Deûle. « Comme un architecte qui construit des maisons, nous construisons des solutions de transport, en intégrant une partie en train » a expliqué Ghislain Billaudel, PDG du groupe Delcroix-Logways et président de la commission ferroviaire de TLF (Transport et Logistique de France), au magazine *Entreprendre*. En effet, Ghislain Billaudel insiste sur « la valeur ajoutée par rapport au ferroviaire » que peuvent apporter les

commissionnaires de transport. Pour Umicore, « nous avons imaginé et opérons une solution globale intégrant manutention, flux ferroviaire et route » détaille Logways. « Nous pensons le ferroviaire comme un secteur dont il faut connaître les domaines de pertinence des différents acteurs » explique Sylvain Philippe, expert ferroviaire chez Logways, tout en ajoutant que « chaque maillon de la chaîne est finement choisi pour la pertinence opérationnelle et économique qu'il apporte ». Logways est l'unique interlocuteur d'Umicore, lequel se voit être facturé selon « un coût unique à la tonne » pour une meilleure gestion, fait valoir Ghislain Billaudel. Le contrat porte sur une période de cinq ans. Le client final n'a donc pas à se soucier de la production ferroviaire. « Nous prenons en compte les contraintes extérieures telles que la saturation ou les travaux sur les lignes ainsi que d'éventuelles

défaillances techniques (locomotives, wagons...) et humaines (conducteurs, agents au sol...) par une solution de substitution totale ou partielle, notamment par la route, à coût identique (hors force majeure) » explique le commissionnaire de transport. Mais la route ne peut pas être envisagée autrement qu'une solution palliative temporaire. Par exemple, le réseau routier aveyronnais n'a pas la qualité re-

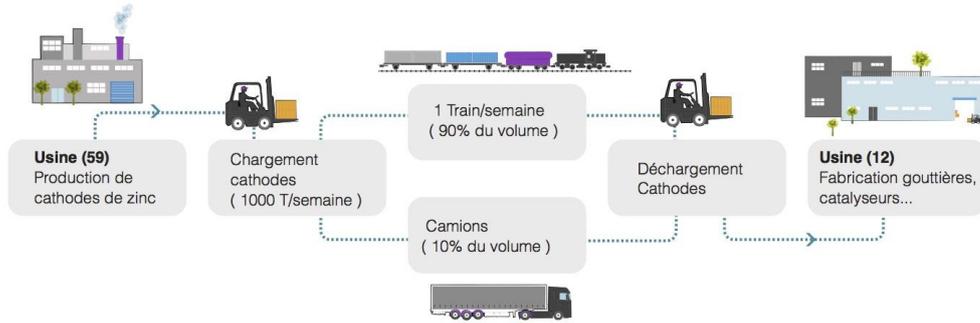
Photo du convoi en traction électrique avec exceptionnellement deux locomotives diesel G 1206 en véhicule (il n'y en a qu'une seule d'ordinaire).

Ci-dessous, le train prêt au départ à Pont-de-la-Deûle.



Laurent Charlier

Logways



quise. Umicore étant soumis à une saisonnalité des ventes de produits finis, les volumes supplémentaires ne devraient plus être acheminés par camion mais par train grâce à la souplesse gagnée.

ETF Services assure l'aller-retour en un weekend, ce qui facilite les opérations logistiques effectuées par Logways. Auparavant, outre le train en acheminement, une deuxième rame était nécessaire pour pallier toutes difficultés. Cette accélération de rotation permet également de prévenir toute dégradation du produit transporté, qui est très sensible à l'humidité.

Logways équilibre ce flux avec au retour le transport de produits finis vers le Nord et la Belgique.

Rappelons, par ailleurs, que ce transport a toujours été effectué par train. Fret SNCF l'a assuré jusqu'en 2009, mais les délais d'acheminement étaient trop longs et ont occasionné l'interruption de la chaîne de production de l'industriel à plu-

→ ETF Services : les trois quarts du parcours assurés en traction électrique

Dans l'enceinte non-électrifiée de l'usine Umicore d'Auby, ETF Services manœuvre les wagons Transwagon à parois coulissantes au moyen d'un engin diesel G 1206, une locomotive électrique de type BB 27000 étant en véhicule. Le convoi est ensuite amené en gare de Pont-de-la-Deûle où, après alimentation de la caténaire (par l'agent au sol de l'opérateur, qui actionne également les aiguilles), la BB 27000 peut lever son pantographe et se préparer à partir en ligne. Le G 1206 est en véhicule. Le train parcourt ensuite 635 km en traction électrique jusqu'à Limoges. Là, un deuxième G 1206 en attente est couplé à son homologue en véhicule afin de constituer une Unité multiple (UM) qui tire la rame sur les 220 km restants jusqu'à Viviez-Decazeville via Brive-la-Gaillarde et Figeac. Au retour, le montage opérationnel est inversé.

sieurs reprises. Euro Cargo Rail a ensuite pris le relais. Selon certaines sources, il semble que la qualité du service n'a pas toujours été au rendez-vous.

■ Laurent Charlier



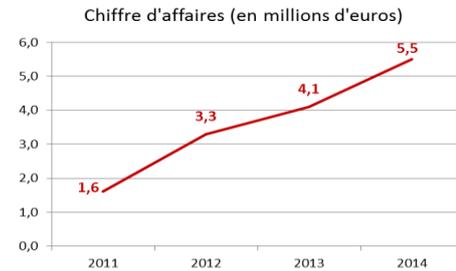
Logways assure le chargement des wagons. Photo prise dans l'usine Umicore d'Auby.



Photos : Logways

► Texto

OFF Atlantique ambitionne de transporter un million de tonnes en 2018.



→ OFF Atlantique poursuit son développement avec une croissance des volumes transportés en 2014 de 41 % par rapport à 2013, soit 466 000 tonnes. L'opérateur enregistre un chiffre d'affaires de 5,5 millions d'euros, en hausse de 34 %, et précise avoir « de nouveau équilibré ses comptes ». OFF Atlantique a renouvelé pour trois ans un trafic de pâte à papier entre le port de La Rochelle et l'usine Condat (groupe Lecta) que l'opérateur avait initialement démarré en juillet 2012. La pâte à papier représente le quart des marchandises transportées et le vrac liquide 10 %. Avec 65 % des tonnages, les céréales constituent l'axe stratégique de développement d'OFF Atlantique, qui précise accompagner le groupe Soufflet dans son développement sur le port de La Rochelle. L'opérateur a pour objectif « de transporter un million de tonnes à l'horizon 2018, en élargissant son hinterland vers la Bourgogne, le Centre et le Sud-Ouest. » Au SITL 2015, OFF Atlantique a remporté le trophée innovation dans la catégorie Service Transport et Logistique. L'entreprise ferroviaire est détenue à 50,2 % par le port de La Rochelle, à 24,9 % par le port de Nantes Saint-Nazaire et à 24,9 % par Euro Cargo Rail (DB Schenker)

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.laletterferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements :** Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock,

davidhaydock@orange.fr), et avec la participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0316 W 92216

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.