

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

# FORUM FRET SNCF RÉSEAU

CONSTRUISONS L'AVENIR DU FRET



Jeudi 30 Janvier 2020

**> RAPPORT DE SYNTHÈSE**

# LE FERROVIAIRE, AXE STRATÉGIQUE POUR LE FRET DE DEMAIN

L'avenir du fret réside-t-il dans le ferroviaire ? La question semble singulière quand on sait qu'aujourd'hui, en France, seulement 9% du transport de marchandises est réalisé par le train. Pourtant, l'ambition est de passer à 20% d'ici à 2030. Pour Jérôme Grand, Directeur territorial SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté, le fret constitue indéniablement un enjeu stratégique pour SNCF Réseau, et ce pour au moins trois raisons :

- **LE DÉVELOPPEMENT DURABLE** : face à l'urgence climatique, le fret représente une alternative de plus en plus étudiée par les chargeurs. Soucieux de réduire leur impact environnemental, ils n'hésitent plus à intégrer des clauses spécifiques à la RSE dans leurs cahiers des charges. Or un train de fret, ce sont 30 à 40 camions de moins sur les routes, 14 fois moins de CO2 rejeté et six fois moins d'énergie dépensée.
- **LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC** : la France dispose d'un des plus importants réseaux d'Europe avec 32 000 km de voies, mais il est l'un des moins circulés. La volonté est donc de mettre plus de trains en circulation, pour générer plus de recettes et permettre plus d'investissements sur le réseau. Le contexte d'ouverture des marchés y est propice bien qu'il complexifie l'organisation des flux. Aussi, SNCF Réseau s'est vu confier par la loi sur la Réforme ferroviaire de 2018 un rôle de pivot afin d'articuler le trafic généré par les nouveaux acteurs entrants.
- **LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE** : SNCF Réseau se positionne comme un acteur économique régional engagé avec l'ambition ferme de développer l'activité économique locale et l'emploi.

L'État a bien pris la mesure de cette nécessité de développer le fret et Éric Pierrat, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales, précise que la Loi d'Orientation pour la Ville (LOV) soutient une politique de transports de marchandises ambitieuse, faisant du fret une véritable priorité.

Le réseau ferré paraît d'autant plus incontournable pour la région Bourgogne-Franche-Comté qu'elle dispose de 5 atouts majeurs pour exploiter toutes les possibilités offertes par le ferroviaire.

- Elle bénéficie d'un maillage dense, permettant de faire circuler en moyenne 18 500 trains de fret par an.
- Elle se situe, avec un arrêt à Mâcon, sur les autoroutes ferroviaires Calais – Le Boulou et Calais-Orbassano.
- Son centre de triage de Gevrey présente un positionnement géographique éminemment intéressant puisqu'il se situe sur l'axe Nord-Sud mais également sur l'axe traversant Allemagne-Espagne.
- Elle dispose d'un réseau capillaire fret développé sur lequel 1 300 trains circulent chaque année et pour lequel l'État, la Région et les chargeurs investissent conjointement.
- Elle favorise une mise en œuvre optimale de l'intermodalité avec le Rhône et la Saône.

## Les 6 axes majeurs de la Loi d'Orientation pour la Ville L.O.V.

- Le soutien à la mise en place du transport combiné (27 millions d'euros investis sur 5 ans)
- La systématisation de solutions ferroviaires dans la logistique d'approvisionnement des agglomérations
- La modernisation et la mutualisation des infrastructures entre les voies capillaires, les voies de services et les terminaux
- La multiplication d'infrastructures et de pôles d'échanges multimodaux
- Le renforcement de la desserte ferroviaire des ports
- Le développement des corridors transnationaux (3,6 milliards d'euros investis sur 10 ans sur le réseau structurant pour augmenter l'attractivité des corridors de fret)



## ZOOM SUR L'INTERMODALITÉ ET LES PLATEFORMES FLUVIALES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

L'axe rhodanien est celui qui draine le plus de flux Nord-Sud de toute l'Europe de l'Ouest, comme le souligne Jean-Christophe Baudoin, Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, avec la formation d'un gros corridor entre Marseille et Dijon qui charrie plus de 300 000 tonnes de marchandises par jour et qui, à partir de la Bourgogne-Franche-Comté, se divise en trois vers le Nord. La situation de la Bourgogne-Franche-Comté apparaît également stratégique par son ouverture sur la Mitteleuropa avec le marché très important de la Suisse Alémanique.

Les plateformes multimodales portuaires de Mâcon, Chalon-sur-Saône et Pagny présentent la particularité d'être raccordées à la fois au fleuve, au réseau autoroutier et au réseau ferroviaire. Or Michel Suchaut, Président de la CCI de Saône-et-Loire, note que les ports qui se sont le mieux développés sont ceux qui sont raccordés au fer car celui-ci permet de développer le port lui-même, d'élargir son hinterland et d'établir une meilleure coopération avec les autres ports maritimes en envisageant des liaisons.

Aujourd'hui, sur ces trois plateformes, la répartition du trafic est à peu près la même : 52% pour la route, 34% pour le fleuve, 14% pour le fer. Le ferroviaire a donc encore de larges perspectives de développement. Pour Michel Neugnot, Premier Vice-Président en charge des transports à la Région Bourgogne-Franche-Comté, il faut néanmoins veiller à ce que chacun ait une connaissance réelle à la fois des attentes et des perspectives car le train, comme les voies d'eau, nécessitent des investissements lourds qui doivent amener un retour sur investissement pour tout le monde.

Les spécificités de la région Bourgogne-Franche-Comté cumulées aux efforts de financements des différents acteurs du fret ferroviaire permettent aujourd'hui d'observer sur le territoire de belles réussites, riches d'enseignements pour le futur.

# QUATRE EXEMPLES QUI PROUVENT QUE LE FRET FERROVIAIRE A DE L'AVENIR



## 1. L'ARRÊT DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE À MÂCON

### > L'enjeu

Augmenter la part du transport ferroviaire dans le transport de marchandises et développer l'intermodalité.

### > La solution

Permettre au port de Mâcon d'accueillir des trains d'au moins 750 mètres de long.

### > La mise en œuvre

D'importants travaux ont été menés au port de Mâcon avec deux enjeux majeurs :

- Intégrer un trafic fret en toute sécurité, tenant compte des spécificités des convois exceptionnels .
- Réaliser des travaux sur les voies pour accueillir des trains fret de 750 mètres de long.

Une concertation a permis aux différents acteurs d'exprimer leurs craintes, leurs attentes, leurs possibilités afin d'envisager une solution efficace et économiquement acceptable.

### > Le résultat

Il n'a pas fallu plus de 6 mois (contre les 2 à 3 ans initialement envisagés) pour faire aboutir le chantier. Aujourd'hui, la desserte est quotidienne du lundi au vendredi . Sur la liaison, Calais-Perpignan, l'arrêt à Mâcon permet des opérations de laisse-prenez. Un premier train de 750 mètres de long de la société VHA s'arrête depuis mars 2019 chaque jour à Mâcon et un second sur l'axe Calais-Orbassano est en service depuis fin janvier 2020. En complément, une étude est en cours pour la circulation de trains supérieurs à 750 mètres, augmentant ainsi la capacité d'emport des trains s'arrêtant à Mâcon. Par ailleurs, chaque semaine, à Ambérieu, le groupe Danone charge 24 wagons de 35 palettes d'eau d'Evian, déchargées et stockées à Mâcon. Une partie est reconditionnée en conteneurs pour partir vers le Japon ou les États-Unis (sans jamais avoir roulé sur un seul kilomètre de route en France), l'autre partie emprunte les autoroutes ferroviaires vers l'Espagne ou l'Angleterre.

## 2. L'IMPLANTATION DE MECATEAM-CLUSTER

### > L'enjeu

Désengorger les ateliers similaires existants, notamment en région parisienne.

### > La solution

Décentraliser une partie de l'activité et valoriser le territoire bourguignon en implantant le cluster sur un embranchement à Montceau-les-mines, touchée par la fermeture des mines.

### > La mise en œuvre

300 000 € de travaux financés par la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau et SNCF Réseau ont été menés pour moderniser 2 voies du site Mecateamcluster. SNCF Réseau a prouvé sa capacité à engager des travaux d'envergure, dans le respect des délais (4 mois), en faisant intervenir rapidement ses entreprises partenaires et Mecateamcluster en acceptant un arrêt total des circulations ferroviaires pendant trois semaines.

### > Le résultat

L'embranchement du Réseau Ferré National au site de Mecateamcluster est performant pour permettre les 600 mouvements de trains prévus chaque année au service de trois grandes entreprises : Factovem, MAO et Erion (une entreprise espagnole qui a permis la création de 70 emplois).

*Mecateam est un pôle de compétences spécialisé dans la conception, la construction et la maintenance d'engins de travaux ferroviaires.*



# ZOOM SUR LES GIC

Les Gestionnaires d'Infrastructure Conventionnés ont pour mission d'assurer la maintenance et l'exploitation du réseau, tâche historiquement administrée par SNCF Réseau.

Cela permet de :

- Optimiser les coûts de maintenance.
- Repositionner les ressources de SNCF Réseau sur le réseau structurant.
- Donner de la visibilité aux clients chargeurs sur ces axes qui étaient jusqu'à présent constamment sous la menace d'une fermeture.

« Être GIC, c'est s'inscrire dans le panorama socio-économique d'un territoire et montrer que le ferroviaire a de l'avenir »

Nelly SEVERAC,  
Chef de centre GIES chez Colas Rail

« La gestion d'infrastructures est un axe fort de développement pour Sferis. En tant que gestionnaire, je pense « fret » à 3 niveaux : pour mon client (SNCF Réseau), pour son client (le chargeur) et pour le client final (le transporteur). Mon rôle n'est pas tant d'entretenir les traverses que de m'assurer de la disponibilité du réseau. »

Lionel RACLOT,  
Directeur commercial chez Sferis

## 3. LE CENTRE DE TRIAGE DE GEVREY

### > L'enjeu

Assurer la pérennité de ce site stratégique pour le fret international et réduire la dépense liée à l'entretien des voies de service de Gevrey.

### > La solution

Rationaliser les 80 kilomètres de voies de service.

### > La mise en œuvre

Un important travail de diagnostic des besoins de régénération complété d'une analyse des besoins clients avec un travail partenarial a permis la réalisation d'un schéma directeur et d'évaluer les investissements nécessaires. Le dialogue avec l'ensemble des entreprises ferroviaires exploitant le site a été déterminant dans cet exercice de rationalisation.

### > Le résultat

Après un an de travail, à l'été 2020, le schéma directeur prévoit 24 voies de service en moins, tout en répondant mieux aux besoins exprimés des entreprises ferroviaires. Cette rationalisation permet d'affecter les moyens sur les voies les plus utiles aux clients de Gevrey et redonne une perspective de développement du site qui va être préservé.

« En tant qu'entreprise ferroviaire, notre réflexe consiste à demander le maximum de sillons possibles car la commande de celles-ci est un enjeu stratégique pour nous. SNCF Réseau a su mettre en confiance des entreprises concurrentes afin que l'on travaille en bonne intelligence et que l'on recentre nos besoins au plus proche de notre réalité. »

Loïc BATTU,  
directeur du Corridor Méditerranée  
chez Euro Cargo Rail.

## 4. L'ÉTOILE DE GRAY

### > L'enjeu

Moderniser la voie d'accès pour pérenniser la ligne et l'accès au site industriel.

### > La solution

Mettre en place un Gestionnaire d'Infrastructure Conventionné et impliquer tous les acteurs dans le financement. Philippe Guichard, directeur de la Coopérative agricole Interval, a ainsi accepté de s'associer à l'effort de financement de l'État, de la Région Bourgogne-Franche-Comté et de SNCF Réseau car

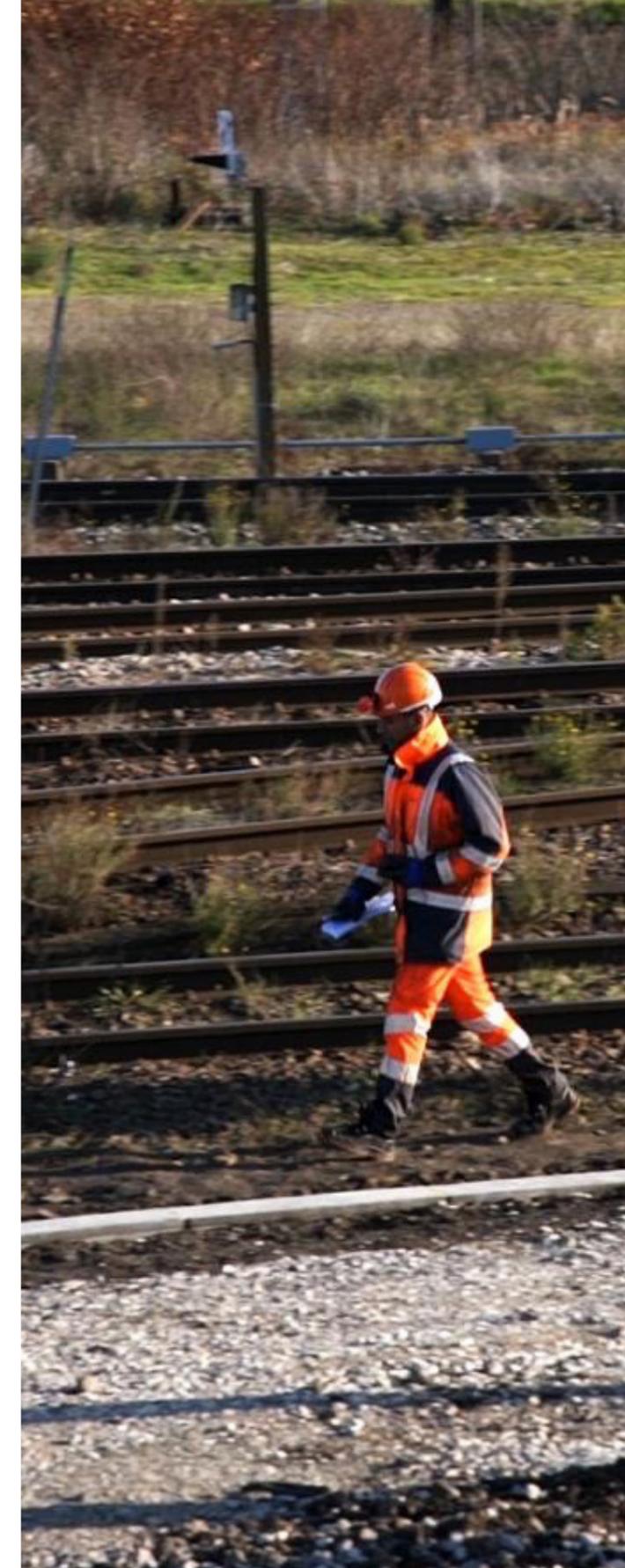
- Les embranchements sont incontournables pour permettre de relier les sites industriels au réseau ferré national.
- Les voies d'eau à proximité ne sont plus praticables par rapport au volume à transporter.
- La route ne s'inscrit pas dans le sens de l'histoire et ne présente pas la même flexibilité que le train (un train, c'est une seule facture, un seul chargement, un temps de main d'œuvre optimisé).
- En s'engageant financièrement le chargeur assure la viabilité dans le temps de cet investissement.

### > La mise en œuvre

Interval a financé 32% du chantier de modernisation et assurera pendant 7 ans l'entretien et la maintenance des voies à hauteur de 131 000 € par an.

### > Le résultat

Les travaux ont été entrepris pour que les rénovations réalisées durent 20 à 30 ans, permettant ainsi une pérennisation réelle de l'activité ferroviaire. Des négociations sont en cours pour adapter un schéma dans la même logique sur les lignes du Morvan.



SI CES BELLES RÉUSSITES DONNENT AU FERROVIAIRE TOUTE SA PLACE  
DANS LE DÉVELOPPEMENT DU FRET ACTUEL, SNCF RÉSEAU  
RESTE ATTENDU SUR DE GRANDS DÉFIS.

# ARTICULER LE TEMPS COURT ET LE TEMPS LONG

Michel Suchaut rappelle que le client n'attend pas un mode de transport particulier mais avant tout de la flexibilité dans les offres qu'on lui propose. Il relève quatre critères primordiaux sur lesquels le fret doit pouvoir se montrer compétitif:

- **Le prix**
- **La régularité**
- **La sécurité**
- **La massification**

Sur ces quatre points, Arnaud Sohier, Directeur Commercial SNCF Réseau rappelle les actions déjà initiées, notamment en faveur de l'infrastructure. Aujourd'hui, 80% des lignes de fret circulent sur les 6 400 km de voies du **réseau structurant**. Entre 2019 et 2023, ce sont 2,7 milliards d'euros qui seront investis sur ce réseau, permettant des sillons plus rapides et une meilleure circulation pour le fret. Par ailleurs, un plan de rationalisation et de modernisation des **voies de service** prévoit d'investir 100 millions d'euros sur 5 ans sur 21 sites, à commencer par le site de Gevrey qui a déjà bénéficié d'un investissement de 2 millions d'euros. Enfin, sur le sujet sensible des **voies capillaires** qui nécessitent un effort continu, 180 millions d'euros ont été co-investis en 5 ans par SNCF Réseau, l'État et la Région et 30 millions le seront de nouveau en 2020, permettant la rénovation de 1 000 km de voies sur les 2 700 km de voies circulées pour le capillaire fret.

D'autre part, la politique tarifaire 2021-2023 ne prévoit **pas d'augmentation des tarifs** du fret au-delà de l'inflation, tandis que **la sécurité** est et sera toujours un pilier fondamental de SNCF.

Concernant **la ponctualité**, SNCF Réseau met à disposition un réseau qui peut circuler facilement, en évitant au maximum travaux, végétations et autres obstacles. Mais cette problématique concerne également les 27 entreprises qui interviennent dans le fret ferroviaire et qui se doivent d'agir à leur niveau pour améliorer leurs performances.

Plus globalement, Arnaud Sohier explique que l'enjeu majeur pour SNCF Réseau consiste aujourd'hui à envisager le long terme, en construisant une offre adaptée aux besoins en matière d'infrastructure et de qualité de service, tout en apportant à court terme des solutions sur les sujets qui font obstacle au développement du trafic (développement du P400, développement des navettes ferroviaires et simplification des procédures d'exploitation, développement des trains longs, développement des chantiers de transports combinés...).

*Ces sujets ont été choisis en commun avec les professionnels du Fret ferroviaire réunis, à l'initiative de SNCF Réseau, au sein de la Plateforme nationale Fret depuis Juillet 2019.*

Les échanges et les expériences partagées lors de ce Forum ont permis de mettre en lumière un certain nombre de bonnes pratiques pour être à la hauteur de ces grands défis :

- Placer les acteurs économiques au cœur de la méthode en prenant connaissance de leurs besoins actuels mais aussi à 5, 10, 15 ans pour anticiper les investissements au plus juste.
- Solliciter le secteur privé qui doit s'engager dans les investissements. État, Région, collectivités, entreprises, chacun est concerné et l'avenir du fret doit se construire avec tous ces acteurs.
- Continuer à se rencontrer, à échanger, à partager le concret pour qu'il n'y ait plus de décisions prises sans concertation avec la réalité du terrain et de partage sur les besoins de chaque client.

On retiendra que les volontés de SNCF Réseau, de l'État, de la Région et des chargeurs vont dans le même sens : SNCF Réseau se montrant soucieux de trouver des solutions innovantes pour ses clients et d'agir rapidement, les chargeurs affichant leur intention de développer le fret, et l'État et la Région soutenant financièrement le secteur.

**Résolument, le fret a de l'avenir en Bourgogne-Franche-Comté !**



## CHIFFRES CLÉS

**385 M€**

investis en 2020 sur le réseau ferré en Bourgogne-Franche-Comté

**250 000 t**

de marchandises transportées chaque jour en France

**18 500**

trains de fret circulent chaque année en moyenne :

- 5 290 empruntent les axes majeurs
- 1 300 roulent sur les capillaires fret régional
- 2 000 opèrent des mouvements techniques et des dessertes sur les sites industriels

**1 train**

de marchandises, c'est 30 à 40 camions en moins, 14 fois moins de CO2 et 6 fois moins d'énergie

**180 km**

de lignes gérés par un GIC

## ANNEXES

### QUESTIONS/RÉPONSES

#### Pourquoi le péage fret est-il si bas, par rapport au péage voyageurs ?

Dans le domaine du transport ferroviaire, les tarifs sont régulés et se fixent sur la base des prestations minimales. Si on fait circuler un train, il faut au moins que la circulation couvre le coût d'une circulation supplémentaire. Pour envisager une majoration, le gestionnaire d'infrastructures doit faire la preuve au régulateur que celle-ci peut être supportée par le marché. En matière de fret, cela n'a pas pu être démontré. Le péage ne couvre donc que le coût marginal d'utilisation du réseau, sans jamais supporter les coûts d'investissements, de régénération, de modernisation, etc.

#### Comment accélérer la réponse à une demande de sillons pour un client qui a besoin d'une réponse rapide ? Existe-t-il un catalogue adapté aux différents besoins des utilisateurs ?

SNCF Réseau a investi plus de 10 millions d'euros dans un nouveau système de gestion des sillons (Système Industriel de Production Horaire). L'enjeu est de disposer d'un outil industriel plus performant qui sera mis en place d'ici 2021. Il permettra de produire des sillons suffisamment tôt pour que les entreprises ferroviaires puissent gérer au mieux leurs relations avec les chargeurs, tout en garantissant la promesse de SNCF Réseau (pas toujours tenue aujourd'hui) de la qualité des sillons dans le temps.

#### Quid d'une tarification routière plus juste ? Quid de la volonté nationale de taxer la route ou d'imposer un gabarit aux transporteurs ?

Les nouvelles technologies devraient rapidement permettre de placer des puces dans les voitures pour que la taxation de la route se fasse au kilomètre, en évitant aux villes la mise en place coûteuse de portiques. Il y a une attente de la part des opérateurs de faire circuler des remorques de 4 mètres de haut et 2,60 mètres de large et d'offrir des gabarits adaptés à ce type de convois. Historiquement, les gabarits français sont plus petits. Dans le cadre de la Plateforme Nationale Fret, il a été retenu de pouvoir proposer des gabarits adaptés et d'aider SNCF Réseau à ajuster le tir en termes d'investissement.

#### A quelles conditions pourraient être augmentés les flux en provenance d'Allemagne ou de Suisse Alémanique ? Des investissements sont-ils prévus ?

C'est un des sujets que la Délégation interministérielle a fait remonter afin de pouvoir aménager une autre voie qui puisse relier la Suisse Alémanique à Dijon. Le sujet est bloquant aujourd'hui car un problème de connexion persiste entre les frontières mais des travaux vont être engagés.

#### Comment améliorer les échanges avec SNCF Réseau et palier les changements fréquents d'interlocuteurs ?

Depuis Nouvel'R, il n'y a qu'un seul point d'entrée chez SNCF Réseau : le Pôle Clients & Services de la Direction Territoriale. C'est lui qui est chargé de construire une réponse adaptée selon le besoin du client en faisant le lien en interne avec les différentes équipes.

#### Comment mieux connaître le patrimoine de SNCF Réseau et disposer de diagnostics fiables des lignes ? Comment disposer d'un schéma directeur précis des investissements et des lignes à prioriser ?

Cela a été fait ! On sait que l'enjeu financier est de 20 millions d'euros pour les 10 ans qui viennent en Bourgogne-Franche-Comté.

#### Sur les lignes exploitées pour le compte d'un client unique, il faudrait envisager la simplification des méthodes d'exploitation, avec par exemple la mise en place de navettes.

La mise en place de navettes nécessite des règles de sécurité, une infrastructure adaptée, dont des investissements potentiels... Cela s'étudie par rapport à un projet précis qui peut tout à fait être remonté au Pôle Clients & Services.

#### Quelles sont les ambitions du modèle Réseau pour concurrencer la route ? Quelles sont les actions à mener pour réduire les coûts et améliorer la flexibilité ?

Le plus compliqué est d'identifier le besoin du client dans la durée car les investissements ferroviaires demandent du temps et de l'argent. Sur le capillaire fret, il est indispensable que le chargeur s'engage, comme à Gray, car c'est ce qui légitime et justifie l'investissement public.

#### Il y a aujourd'hui une incompatibilité entre la volatilité des trafics fret et la logique de vision à long terme de la maintenance et des travaux.

C'est cette question qui a justifié qu'on lance l'initiative Plateforme Nationale Fret. La réponse consiste à articuler le temps court en traitant les sujets irritants et le temps long lorsqu'on investit sur 30, 40 ans et parfois plus. Ce temps n'est pas forcément compatible avec la vision des entreprises de fret qui ont une vision à 1 ou 2 ans maximum. C'est un effort compliqué mais qui doit se faire collectivement, avec une part de spéculation, qui oblige chaque acteur à se projeter en prenant ses responsabilités pour le réseau de demain.

## ANNEXES

### LES INTERVENANTS DU FORUM

#### Eric PIERRAT

Secrétaire Général pour les Affaires Régionales  
Préfecture de Bourgogne-Franche-Comté

#### Michel NEUGNOT

Premier Vice-Président en charge des transports  
Région Bourgogne-Franche-Comté

#### Jean-Christophe BAUDOIN

Délégué interministériel au développement  
de l'axe portuaire et logistique  
Méditerranée-Rhône-Saône

#### Michel SUCHAUT

Président de la CCI de Saône-et-Loire,  
représentant des CCI de la Région  
Bourgogne-Franche-Comté au sein du Conseil  
de Coordination Interportuaire  
Méditerranée-Rhône-Saône

#### Jérôme GRAND

Directeur territorial Bourgogne Franche-Comté  
SNCF Réseau

#### Philippe POTTIER

Directeur Clients & Services BFC  
SNCF Réseau

#### Sébastien HUET

Directeur adjoint de l'établissement  
Infra Circulation BFC  
SNCF Réseau

#### Didier BOSCH

Directeur adjoint de l'Infrapôle BFC  
SNCF Réseau

#### Philippe GAYOU

Pilote d'axes BFC Paris / Clermont  
SNCF Réseau

#### Arnaud SOHIER

Directeur Commercial  
SNCF Réseau

#### Pascal LEYES

Service multimodal de la CCI  
de Saône-et-Loire  
Aproport

#### Philippe GUICHARD

Directeur  
Coopérative agricole Interval

#### Didier STAINMESSE

Président  
MECATEAM

#### Loïc BATTU

Président  
Euro Cargo Rail

#### Lionel RACLOT

Directeur commercial  
SFERIS

#### Olivier SAMIER

Directeur Alsace Bourgogne-Franche-Comté  
FRET SNCF



# SNCF RÉSEAU EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

## ACCOMPAGNER VOS PROJETS

Conseil en  
circulation ferroviaire  
Solutions à vos flux  
Travail en partenariat

## RÉALISER ENSEMBLE

Pérennisation de  
vos accès ferroviaires  
Projets d'infrastructure

## NOS PRODUITS ET SERVICES

Raccordement  
d'installations terminales  
embranchées (ITE) au  
réseau Ferré National  
Location de voies  
de service  
Location de cours  
de marchandises  
Études

**385 M€** investis dans le réseau ferré en 2020

**300 trains** de Fret par jour en moyenne

**300 km** de lignes Fret

**180 km** de lignes gérées par un gestionnaire  
d'infrastructure conventionné (GIC)

**85** Installations Terminales Embranchées (ITE)

**Le triage de Gevrey**, un site stratégique au carrefour des trafics européens

**1 arrêt à Mâcon** de l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou



## CONTACTS PÔLE CLIENTS ET SERVICES

**Philippe POTTIER**

Directeur Pôle

Clients et Services

ph.pottier@reseau.sncf.fr

03 80 40 17 06

**Thomas CHORVOZ**

Responsable

commercial Fret

thomas.chorvoz@sncf.fr

03 80 40 10 45

**Michel HARDY**

Gestionnaire des

Infrastructures de service

michel.hardy2@reseau.sncf.fr

03 80 40 17 79

## CONSTRUISONS L'AVENIR DU FRET

