

Édition spéciale

Rencontre Fret ferroviaire
du futur et OFP

25 novembre 2025

Formation

SavoirLeFer, une formation pour encourager le report modal vers le fret ferroviaire

SavoirLeFer vise à mieux faire connaître le fret ferroviaire et à favoriser le transfert de marchandises de la route vers le rail. Un premier bilan positif peut déjà être dressé.

Jérémie Anne
avec Laurent Charlier

Portée dans le cadre du programme Remove, la formation SavoirLeFer est le fruit de la collaboration de cinq acteurs : l'UTPF (Union des Transports Publics et Ferroviaires), SNCF Réseau, Objectif OFP, le GNTC (Groupement National du

Suite page 2



SavoirLeFer

SavoirLeFer s'impose déjà comme un point de départ structurant pour engager une réflexion sur le recours au rail. Plusieurs participants se disent désireux d'approfondir la démarche à travers des cas pratiques et des études sur les aides et services disponibles pour concrétiser leur projet de report modal.

learn2fly-rh



Votre partenaire recrutement & RH
pour accompagner votre développement

Postes CEO/DG - Membres Codir - Managers -
Ingénieurs - Commerciaux - Techniciens - Fonctions RH
- Finance - Achats - Marketing - Chefs de projets



Cabinet de recrutement
spécialisé ferroviaire

Contact : www.l2f-rh.com - lionel@l2f-rh.com



Spécial fret

Suite de la page 1

Transport Combiné) et l'AFRA (Association Française du Rail).

UNE APPROCHE CONCRÈTE ET INTERACTIVE

La formation a pour but de familiariser les professionnels avec les différentes formes de fret ferroviaire : combiné rail-route, conventionnel ou wagon isolé. Elle s'adresse en priorité aux « chargeurs et aux transporteurs au sens large », précise Maylis Ab-der-Halden, directrice du cabinet MN'L Consulting, qui assure la formation pour le compte des cinq organisations. Le cursus accueille également des acteurs institutionnels, comme les membres des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), des régions, etc., ainsi que des consultants et étudiants lors de sessions dédiées. SavoirLeFer se déroule sur une journée, en groupe d'une trentaine de participants. La matinée est consacrée à la présentation des fondamentaux du fret ferroviaire et l'après-midi à la visite d'un site ferroviaire multimodal pour en observer les applications concrètes. « La formation se veut conviviale, experte et interactive », résume Maylis Ab-der-Halden.

UN DÉPLOIEMENT RAPIDE

Lancée en octobre 2024, la formation a déjà connu 11 sessions à travers différents territoires,



dont une destinée aux étudiants et consultants en juillet 2025 à Paris.

« Nous veillons à montrer aux apprenants la plus large palette du fret ferroviaire et à nous rendre chez tous les opérateurs », souligne Maylis Ab-der-Halden. À la date de bouclage, la session de Rennes, qui clôture l'année 2025, ne s'était pas encore tenue. Au total, 251 personnes issues de 165 entreprises ont aujourd'hui été formées. Le programme 2026 est déjà arrêté, avec neuf sessions prévues, autant qu'en 2027, dont les localisations restent à définir.

DES RETOURS TRÈS POSITIFS

Les participants expriment une forte satisfaction. Des enquêtes menées « à chaud » en fin de session, puis « à froid » plusieurs

semaines plus tard, confirment l'intérêt de la formation : sur 147 questionnaires envoyés, 55 ont été retournés, soit un échantillon représentatif. La note moyenne de satisfaction atteint 18,25 sur 20 à chaud et 19,28 sur 20 à froid, témoignant d'un enthousiasme durable et d'une réelle volonté de report modal. S'il est encore trop tôt pour mesurer les changements concrets dans les pratiques de transport, SavoirLeFer s'impose déjà comme un point de départ structurant pour engager une réflexion sur le recours au rail. Plusieurs participants se disent désireux d'approfondir la démarche à travers des cas pratiques et des études sur les aides et services disponibles pour concrétiser leur projet de report modal. ■

**Vous avez apprécié ce numéro spécial,
prolongez votre lecture en vous abonnant**

- Offre découverte 6 numéros : **80 euros HT**
- Abonnement pro individuel - 1 an, 21 parutions par e-mail : **432 euros HT**

Contactez-nous : abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr

Innovation

IA-k-LeFer : l'intelligence artificielle au service du fret ferroviaire

IA-k-LeFer simplifie l'accès des entreprises au fret ferroviaire en leur fournissant des informations réglementaires, techniques, financières et écologiques aux niveaux national et territorial.

Laurent Charlier

Un nouvel outil numérique basé sur l'intelligence artificielle conversationnelle entend aider les professionnels du secteur à mieux appréhender le fret ferroviaire afin de l'intégrer dans leurs chaînes logistiques. Conscients de lacunes de connaissances, les acteurs du transport ferroviaire travaillent à améliorer le partage de l'information et de l'expertise sur le train. Des initiatives comme Osez le fer, Appel d'air ou SavoirLeFer (lire en page 1 de cette édition) facilitent l'accès au report modal.

« BRISER LES BARRIÈRES À L'ENTRÉE DU FERROVIAIRE »

Présenté à la fin de l'année 2025, IA-k-LeFer se veut un véritable

assistant intelligent pour accompagner la transition énergétique et logistique des entreprises. Développé dans le cadre du programme ReMoVe, il vise à « briser les barrières à l'entrée du fret ferroviaire » afin de rendre le rail plus accessible, plus transparent et plus compétitif pour les chargeurs, logisticiens et industriels. L'application propose des solutions ferroviaires, donne des indications budgétaires, évalue les économies d'énergie et de CO₂ en comparant la solution ferroviaire avec les autres modes de transport, et identifie les aides publiques disponibles. Elle permet aussi de repérer les capacités offertes par les opérateurs ferroviaires et d'en estimer la fiabilité en matière de délais et de traçabilité, y compris dans un cadre multimodal. IA-k-LeFer offre une mise en relation avec les prestataires. Pour les entreprises engagées dans une démarche de report modal ou de réduction de leur empreinte carbone, c'est un outil d'aide à la décision.

« UNE VISION 360° DU FRET FERROVIAIRE »

Le projet s'appuie sur les compétences croisées des cinq partenaires

« ferroviaires » du programme ReMoVe : SNCF Réseau, le Groupe national des transports combinés (GNTC), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF), l'Association française du rail (AFRA) et Objectif OFP. Ensemble, ils forment « une vision 360° du fret ferroviaire » du combiné rail-route jusqu'aux opérateurs de proximité en passant par le fret conventionnel. IA-k-LeFer prendra également en compte les outils issus des projets LOG-te et ReMo, assurant une continuité technologique et institutionnelle. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la pérennisation des actions menées par les acteurs du fret ferroviaire dans le programme ReMoVe. Selon ses concepteurs, IA-k-LeFer pourrait devenir un accélérateur de transition écologique. Les avantages du rail sont bien connus : il consomme six fois moins d'énergie que la route et émet jusqu'à neuf fois moins de CO₂. Mais la nouveauté réside dans la capacité de l'IA à quantifier précisément ces gains et à les traduire en arguments économiques. L'application sera prochainement accessible en version bêta via la plateforme Osez le fer, ainsi que sur les sites Internet des différents partenaires. ■



Nous encourageons le transport responsable

moins de coûts
plus de marchandises
moins d'émissions

Report modal

L'Agence du Don en Nature met ses palettes sur les rails

Lauréate du programme Remove, l'association déploie le rail-route sur plusieurs dessertes nationales. Objectif : conjuguer engagement social et environnemental.

Laurent Charlier

L'Agence du Don en Nature travaille à limiter les émissions de CO₂ de ses activités, une grande partie étant générée par le transport. Cette dimension environnementale s'inscrit naturellement dans l'ADN de l'association créée en 2008 pour redistribuer aux plus démunis des produits non alimentaires qu'elle collecte auprès des entreprises. Depuis le 1er janvier 2022, la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC), promulguée le 10 février 2020, interdit la destruction des invendus pour privilégier le don. Laure Dijon, cheffe de projet *supply chain* au sein de l'Agence du Don en Nature, en charge de la décarbonation, explique que l'association en est à son deuxième engagement triennal dans le cadre de la démarche volontaire Fret 21 visant à limiter l'impact environnemental lié au transport.

ACCÉLÉRER LE REPORT MODAL

L'association dispose de compétences en interne pour organiser la logistique et le transport de ses marchandises, mais le rail-route est une combinaison nouvelle dans la *supply chain* qui n'avait pas encore été mise en œuvre jusqu'alors. L'association a initié la démarche en commençant par un transport interne utilisant le rail-route entre les Hauts-de-France et Saint-Quentin-Fallavier



Agence du Don en Nature

L'Agence du Don en Nature dispose de compétences en interne pour organiser la logistique et le transport de ses marchandises, mais le rail-route est une combinaison nouvelle dans la *supply chain* qui n'avait pas encore été mise en œuvre.

via Dourges et Vénissieux, afin d'effectuer le tri de certains dons. « Fret 21 nous a apporté la connaissance de l'écosystème et nous a donné accès à des formations », détaille Laure Dijon. « Dans le cadre du programme Remove, nous avons décidé de répondre à l'appel à projets pour déployer plus rapidement le report modal sur la livraison des commandes aux associations des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur », ajoute-t-elle. L'association est lauréate du deuxième relevé de l'appel à projets. L'aide sera touchée après le lancement effectif du projet. « Elle ne doit pas être le moteur principal du report modal », indique Laure Dijon. En tout état de cause, « il faut que financièrement le projet puisse tenir la route ». « Il y a la partie financière, mais il y a également la partie accompagnement », relève-t-elle, tout en estimant que « beaucoup de choses – programmes, aides, plateformes etc. – auraient tout intérêt à être regroupées ». L'Agence du Don en Nature a notamment bénéficié des

formations Osez le fer, de l'accompagnement par des cabinets spécialisés et de la plateforme Appel d'air d'étude des flux et de partage de l'information.

LE RAIL-ROUTE COMPÉTITIF EN TERMES DE DÉLAI

L'organisation logistique de l'Agence du Don en Nature s'apparente à « une activité assez classique de B to B », compare Laure Dijon. Une fois collectés auprès des donateurs – près de 200 entreprises –, les produits sont stockés. Des commandes sont passées par les associations partenaires au nombre d'environ 1 300, réparties dans 92 départements. Ces dernières assurent la distribution finale auprès des bénéficiaires. L'Agence du Don en Nature s'appuie aujourd'hui sur trois sites de stockage : un premier entrepôt-école en propre au sein du Campus Euralogistic de la CCI d'Artois, sur la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges (Pas-de-Calais), établi en 2020 ; un entrepôt avec le partenaire Bioport, à Saint-Quentin-Fallavier

(Isère), depuis 2023 ; et un entrepôt en collaboration avec Main Forte, à Saint-André-lez-Lille (Nord), depuis 2024. Les commandes préparées sur ces sites sont initialement expédiées par la route avec un délai de deux à trois semaines. L'association prône une « *slow logistique* », « permettant d'envisager le report modal », analyse Laure Dijon, en rappelant toutefois qu'« il faut un peu de volume ». Et d'ajouter que « nous avons cette chance de ne pas être contraint par les délais de livraison. Mais cela dit, quand je fais un enlèvement en rail-route, le train me livre deux jours plus tard : je suis pratiquement sur les délais de l'affrètement ».

S'APPUYER SUR DES OPÉRATEURS SPÉCIALISÉS RAIL-ROUTE

La majeure partie des commandes sont passées par des associations plus particulièrement localisées dans les Hauts-de-France, en Île-de-France, en Auvergne-Rhône-Alpes et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. « Les associations font des commandes de deux palettes en moyenne », explique Laure Dijon. Avec deux entrepôts à proximité de Lille, les Hauts-de-France sont livrés par camion. Le verdissement va porter sur le recours à des carburants alternatifs. En ce qui concerne l'Île-de-France, des réflexions sont en cours sur la possibilité d'utiliser la desserte



Agence du Don en Nature

Dourges - Valenton et un test de cylo-logistique est en cours à Paris pour la logistique du dernier kilomètre. L'équilibre économique d'une solution combinée sur une distance moyenne, à laquelle s'ajoute un dernier kilomètre urbain plus coûteux, requiert toutefois une analyse plus poussée. Le transport combiné rail-route est utilisé entre les entrepôts du nord et l'Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que la Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour ces deux flux, l'Agence du Don en Nature s'appuie respectivement sur les services de Lahaye Global Logistics et de Lomak. Ce dernier permet de réaliser du groupage de palettes avec d'autres chargeurs dans une même caisse mobile. La possibilité d'emporter des charge-

ments partiels sur d'autres dessertes, comme Vénissieux, constitue un axe de développement afin de réduire encore la part du routier.

- Le terminal de Vénissieux est connecté de façon régulière à celui de Dourges par Novatrans (groupe Charles André). Lahaye assure l'organisation complète en gérant les intervenants et les étapes (pré- et post-acheminement). La desserte fine des associations de la région est confiée à un transporteur routier.

- En Provence-Alpes-Côte d'Azur, Lomak assure l'organisation du rail-route Dourges - Miramas, exploité par Novatrans, jusqu'à la plateforme d'un transporteur routier. La livraison vers les associations y est ensuite organisée. ■



Rail beyond bounds

CONTACTEZ-NOUS:



akiem
www.akiem.com

Matériel roulant

Millet renforce son parc ferroviaire avec des locomotives DE 18 Stage V

Le groupe Millet renforce son parc moteur avec 14 nouvelles locomotives DE 18 capables de fonctionner au HVO.

Laurent Charlier

Le groupe Millet SAS poursuit la modernisation de son parc de locomotives avec l'arrivée de 14 engins DE 18 Stage V de dernière génération. Construites par Vossloh Rolling Stock (groupe CRRC) à Kiel, en Allemagne, ces locomotives sont équipées de moteurs MTU compatibles avec le HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) – un biocarburant permettant de réduire sensiblement les émissions de CO₂ et de particules fines – et d'un réservoir additionnel portant la capacité totale à 4 000 l. Cette acquisition porte à trente-cinq le nombre total de locomotives en service. Les nouvelles venues viennent renforcer un parc déjà constitué de 21 engins de type DE 18 Stage III, Euro 4000 et G 1206, engagés sur des missions de fret, de travaux ferroviaires et de manœuvres industrielles. Autorisées pour la France, le



Groupe Millet

fiabilité et sobriété énergétique, notamment grâce à la fonction *Start-Stop* limitant la consommation en stationnement », met en évidence l'entreprise.

MODERNISATION ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

D'un poids de 80 t, les DE 18 Stage V peuvent circuler sur les lignes principales et secondaires, mais aussi sur les chantiers. « Dotées de systèmes de traction et de sécurité de dernière génération, elles répondent aux exigences croissantes du marché en matière de disponibilité et de flexibilité opérationnelle », explique le groupe Millet. Cet investissement traduit la volonté de l'entreprise d'accompagner la montée en puissance du fret tout en s'inscrivant dans une

trajectoire de décarbonation à long terme. Ces locomotives viendront en priorité soutenir l'activité de traction assurée par la filiale Millet Rail.

UN ÉCOSYSTÈME INDUSTRIEL COHÉRENT

Autour de Millet SAS, spécialisée dans la location d'actifs ferroviaires (wagons et locomotives), s'articule un ensemble d'entités :

- SDH-FER, pour la maintenance de wagons et locomotives ;
- Millet AFR, dédiée à la conception et à la construction de wagons de fret (agrégats, céréaliers, pétroliers, etc.) ;
- Millet Rail, opérateur de traction ferroviaire sur l'Ouest de la France qui transporte principalement des agrégats et des céréales via Saint-Pierre-des-Corps qui joue le rôle de *hub*.

Cette organisation offre au groupe une maîtrise complète de la chaîne ferroviaire, de la construction au transport, en passant par la maintenance. ■

En photo, l'une des 14 locomotives DE 18 Stage V aux couleurs de Millet Rail, à l'usine de Kiel du constructeur Vossloh Rolling Stock.

Les nouvelles venues viennent renforcer un parc déjà constitué de 21 engins de type DE18 Stage III, Euro 4000 et G 1206, engagés sur des missions de fret, de travaux ferroviaires et de manœuvres industrielles.

Luxembourg et la Belgique, « ces machines associent polyvalence,

Pour nos abonnés, retrouvez dans notre édition n°359, l'article dans sa version complète et illustrée.



Le **Groupe MILLET**, acteur incontournable du fret ferroviaire, franchit une nouvelle étape dans son développement.

En investissant dans une flotte de locomotives modernes et performantes, le Groupe affirme sa volonté d'offrir à ses clients des solutions de transport toujours plus fiables, durables et innovantes.

Une avancée qui renforce son positionnement comme partenaire de confiance pour accompagner la logistique de demain.



Report modal

Cultura cherche le bon équilibre entre route et rail

En quête de solutions logistiques plus sobres, Cultura mise sur le report modal pour réduire ses émissions. La transition suppose une réorganisation des flux et une coordination fine entre prestataires.

Laurent Charlier

L'enseigne Cultura (marque de la société Socultur), qui propose divers univers comme les livres, les loisirs créatifs ou la musique au sein de ses 114 magasins en France métropolitaine et de sa boutique en ligne, s'est lancée dans une stratégie de réduction de l'empreinte carbone de ses activités. Dans le cadre de sa feuille de route pour 2030, la politique de décarbonation du transport de marchandises passe par la fin du fret aérien, l'optimisation des chargements, le recours accru au rail et aux carburants alternatifs. Pour piloter ce plan d'actions de manière autonome, Cultura s'est engagé dans le dispositif Fret 21 du programme EVE (Engagements volontaires pour l'environnement - transport et logistique).

UN GALOP D'ESSAI SUR LE POST-ACHEMINEMENT MARITIME

Depuis 2022, le recours au rail et/ou au fluvial s'est accru sur les flux internationaux qui transitent par le port du Havre jusqu'à l'entrepôt de stockage basé au sud de Paris, à Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne). En 2025, la part du report modal sur le post-acheminement atteint 90 %. Cela est soit piloté par les compagnies maritimes, soit directement par Cultura. Pour coordonner cette transformation et garantir le respect des délais de livraison,



En tant que commissionnaire de transport, DHL Freight pilote l'ensemble des opérations qu'il confie principalement à Open Modal : pré-acheminement routier des entrepôts Cultura vers les gares de Bonneuil ou Valenton, opérations ferroviaires puis post-acheminement entre Miramas ou Avignon et la plateforme DHL Freight des Pennes-Mirabeau.

Pour le transport entre les entrepôts franciliens de Ris-Orangis et de Moissy-Cramayel, et les 11 magasins implantés dans le sud-est de la France, Cultura a demandé aux répondants d'inclure une solution rail.

Cultura a mis autour de la table l'ensemble des acteurs : le port du Havre, les compagnies maritimes, les opérateurs de fret ferroviaire et l'entrepôt de stockage d'arrivée.

LE CHOIX DU RAIL-ROUTE ENTRE PARIS ET LE SUD-EST

Afin d'intégrer également sa stratégie de décarbonation dans son schéma de livraison jusqu'à ses magasins, Cultura a relancé un appel d'offres fin 2023. De ce fait, pour le transport entre les entrepôts franciliens de Ris-Orangis et de Moissy-Cramayel, et les 11 magasins implantés dans le sud-est de la France, Cultura a demandé aux répondants d'inclure une solution rail. « Nous ignorions si c'était possible, combien cela

coûterait, et quelles contraintes cela impliquerait, nous avions très peu de retour », témoigne Éric Lévis, directeur Transport et Flux chez Cultura. Sur cette région, DHL Freight a été retenu avec une proposition intégrant un maillon ferroviaire entre Paris et Marseille. En tant que commissionnaire de transport, DHL Freight pilote l'ensemble des opérations qu'il confie principalement à Open Modal : pré-acheminement routier des entrepôts Cultura vers les gares de Bonneuil ou Valenton, opérations ferroviaires puis post-acheminement entre Miramas ou Avignon et la plateforme DHL Freight des Pennes-Mirabeau. Les tournées de livraison des 11 magasins sont également assurées par DHL. Sur cet axe, ce sont ainsi

deux camions qui ont été reportés quotidiennement sur le rail au moyen de caisses mobiles Open Modal de 40 pieds. À l'arrivée, la livraison jusqu'aux magasins s'effectue en 48 heures, ce qui a nécessité une réorganisation logistique tant en amont – y compris chez les fournisseurs – qu'en aval. En outre, DHL Freight prend en charge les retours magasins, mais aussi est capable de proposer un plan B routier en cas de dysfonctionnement du train. Cette solution rail-route est effective depuis juin 2024. Pour cette desserte, l'entreprise est lauréate du deuxième relevé de l'appel à projets Remove.

LE RAIL AUSSI FIABLE ET PAS PLUS CHER QUE LA ROUTE

Quelques ajustements dans l'organisation ont été nécessaires après ce démarrage, ce qui a amené Cultura à suspendre une première fois le report modal en rail sur l'un des entrepôts entre fin 2024 et mars 2025. « Nous avons recalé nos organisations », indique Éric Lévis. Cela démontre qu'une stratégie de report modal ne peut se concrétiser qu'en adaptant ses processus. Toutefois, juillet 2025

a été marqué par un nouvel arrêt du transport combiné rail-route au départ de Ris-Orangis. Alors que T3M proposait deux trains à 18 h 10 et à 19 h, ce dernier a été avancé à 16 h rendant caduque le schéma précédent. Cette situation met en évidence l'importance de la stabilité des dessertes pour les chargeurs, mais aussi la faible diversité des offres. Les opérateurs de transport combiné proposent généralement des plans de transport singulier avec finalement peu de doublons, créant par conséquent une position quasi monopoliistique de chacun. En tout état de cause, « nous croyons au rail-route : ce n'est finalement pas plus cher et tout aussi fiable que la route », fait valoir Éric Lévis, qui pointe toutefois le manque de concertation des opérateurs ferroviaires avec leurs clients et un bémol concernant la traçabilité, qu'il estime bien plus aboutie dans le transport routier.

VERS DE NOUVELLES PISTES DE DÉPLOIEMENT

Des réflexions sont engagées sur le développement du transport combiné vers d'autres régions,

notamment le sud-ouest, en direction de Bordeaux et de Toulouse. Mais pour l'heure, « nous avons pris la décision de ne pas déployer de nouvelle solution rail-route le temps de bénéficier du retour d'expériences sur le sud-est et d'en discuter avec nos partenaires actuels », souligne Éric Lévis. C'est donc essentiellement en dehors des flux vers les magasins que Cultura continue à étudier le développement du report modal, à l'image du travail en cours avec un fournisseur espagnol pour utiliser le rail entre Perpignan et la région parisienne. À moyen terme, l'utilisation du transport combiné pourrait être remis en question par le camion électrique, estime le responsable. « Le camion électrique sera un vrai challenger au report modal », analyse-t-il avant d'expliquer qu'« il n'y a pas encore la maturité du marché pour faire 700 km ou 800 km tel que je le fais sur Paris - Marseille, mais d'ici trois ans cela va exister. J'ai besoin d'aller vite, lorsque je remettrai un camion, je vais regagner un jour de livraison et donc je regagne de la souplesse, je regagne de la traçabilité avec des acteurs qui sont hyper fiables ». ■

Alstom Traxx 3 MS : Une seule locomotive de la France à la Pologne

Northrail – fournisseur de services de location et gestionnaire de véhicules ferroviaires

Contactez-nous pour une offre de location :

sales@northrail.com



JUSQU'À
50 LOCOMOTIVES



SERVICE
COMPLET



MOTEUR DIESEL LAST MILE (OPTIONNEL)

www.northrail.com

Commission de transport

Forwardis garde le cap : innovation, résilience et développement européen

Forwardis consolide sa présence sur le marché ferroviaire européen du vrac. Le commissionnaire de transport se positionne comme catalyseur de projets d'économie circulaire.

Laurent Charlier

L'activité de Forwardis, commissionnaire de transport « international, rail et multimodal » du groupe Rail Logistics Europe (RLE, filiale de la SNCF), demeure stable malgré la fragilité de l'économie européenne. Forwardis Holding, qui chapeaute Forwardis SAS (Levallois-Perret) et Forwardis GmbH (Berlin et Francfort), a pour la première fois, en 2024, dépassé les 200 millions d'euros de chiffre d'affaires, atteignant 225 millions d'euros porté par des circonstances de marché exceptionnelles.

FORWARDIS VEUT FAIRE RIMER MULTIMODAL ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

« Forwardis est ancré au sein de RLE comme tête de pont de l'économie circulaire », met en évidence Sébastien Vacher, président de Forwardis SAS. « Nous sommes catalyseur pour le groupe de projets d'économie circulaire que le recours au transport multimodal favorise », renchérit-il. L'entreprise accorde une importance particulière à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) et veille à faire évaluer régulièrement ses pratiques par EcoVadis (médaille d'or depuis trois ans). Sébastien Vacher indique que l'expertise de Forwardis permet une caractérisation très fine et détaillée de l'impact des solutions logistiques proposées sur l'environnement.



Pour nos abonnés, retrouvez dans notre **édition n°358**, l'article dans sa version complète et illustrée.

sation très fine et détaillée de l'impact des solutions logistiques proposées sur l'environnement. Le commissionnaire, qui précisait n'avoir « jamais fait autant de conseil en report modal qu'en 2023 », a ouvert mi-2024 un bureau études et d'ingénierie dédié avec trois personnes. Il s'agit de « conseil en toute transparence et en toute neutralité, sur des marchés où nous ne sommes pas forcément présents », rassure Sébastien Vacher, précisant qu'*in fine*, l'enjeu est de « faire gagner le ferroviaire par rapport à des modèles ou des schémas routiers ». Les études peuvent porter tant sur les aspects techniques que sur le financement – subventions, fiches C2E (Certificats d'économie d'énergie) etc. Forwardis répond également à des demandes émanant de collectivités, par exemple. « Les C2E nécessitent un

effort pédagogique, de l'anticipation », prévient Sébastien Vacher.

UNE CROISSANCE MAINTENUE MALGRÉ UN CONTEXTE INSTABLE

Au cours des quatre dernières années, le transport ferroviaire de marchandises a été affecté pêle-mêle par la crise sanitaire de la COVID-19, le conflit entre la Russie et l'Ukraine, plusieurs mouvements de grève ou encore la coupure de la ligne de la Maurienne causée par l'effondrement d'une falaise consécutif aux intempéries. Forwardis fait preuve d'« une grande résilience », ce qui lui permet de s'adapter et de poursuivre sa croissance. Entre 2023 et 2024, le chiffre d'affaires de l'activité a ainsi progressé de 19 % avec même une hausse de 33,5 % sur « le périmètre de GmbH ». « On constate notamment des volumes bien supérieurs

aux prévisions sur les marchés Armées et produits pétroliers », rapporte le groupe SNCF dans son bilan financier 2024, précisant que cela a profité à Forwardis qui a enregistré un « fort volume d'activité ». Au premier semestre 2025, « la dynamique commerciale reste solide avec une croissance du chiffre d'affaires soutenue par les volumes, notamment dans les secteurs de l'agroalimentaire, de la chimie et du pétrole », est-il constaté pour Forwardis. « Les trafics pour l'armée restent soutenus mais à un niveau inférieur à celui de 2024 », est-il relevé alors que l'Europe travaille à optimiser la « mobilité militaire ». En revanche, les liaisons transeurasiatiques sont au point mort pour des raisons économiques et géopolitiques, ne permettant pas à Forwardis de profiter du levier de croissance initialement promis par ces flux.

FOCUS SUR QUELQUES SECTEURS D'ACTIVITÉ

Forwardis s'impose sur plusieurs segments stratégiques – agricole, énergétique, sucrier et déchets – en combinant expertise technique, innovation et présence européenne renforcée (retrouvez notre article complet marché par marché dans notre édition n°358 du 11 novembre 2025). Dans le secteur céréalier, la campagne 2025-2026, jugée favorable par FranceAgriMer, relance les



Forwardis

Forwardis s'impose sur plusieurs segments stratégiques – agricole, énergétique, sucrier et déchets – en combinant expertise technique, innovation et présence européenne renforcée.

exportations françaises. Forwardis adapte en continu ses navettes vers les ports de Rouen, Dunkerque, La Rochelle ou Anvers, mobilisant un large portefeuille d'entreprises ferroviaires. Le commissionnaire a ouvert un bureau en Italie pour suivre la reprise des flux transalpins et accompagne les opérateurs dans le choix et la gestion de nouveaux wagons céréaliers, à l'image du parc de 132 wagons-trémies mobilisés pour Sica Atlantique à La Rochelle. Le redéploiement des trafics pétroliers et gaziers, consécutif à la guerre en Ukraine, soutient la croissance de l'activité. Forwardis

gère désormais les flux ferroviaires de la raffinerie de Fos pour Rhône Energies, tout en étendant ses liaisons de Gaz de pétrole liquéfié (GPL) depuis Lavéra vers la Pologne et l'Europe du Nord. Dans le fret sucrier, le commissionnaire développe un nouveau wagon inox de 90 t, fruit de deux années de conception avec les industriels, pour renforcer la compétitivité du rail. Enfin, Forwardis consolide sa position dans le transport de déchets, avec les syndicats SMDO et Sivalor, et explore de nouvelles dessertes pour les flux de mâchefers et de combustibles solides recyclés (CSR). ■



Réinventez vos Transports grâce à notre Expertise en Conseil

Forwardis accompagne vous accompagne vers une logistique décarbonée pensée pour les modèles d'économie circulaire.

Forwardis – Architecte de vos solutions de transport.

Contactez-nous : contact@forwardis.com



Port

Modalis accélère dans la gestion de terminaux intermodaux avec Dunkerque-Port

Le groupe Modalis poursuit la construction d'un modèle intégré. Avec la concession du terminal rail-route de Dunkerque et de nouvelles participations dans des ports fluviaux, il consolide sa maîtrise de l'ensemble de la chaîne intermodale.

Laurent Charlier

Le spécialiste de la logistique intermodale Modalis poursuit sa stratégie de développement d'un écosystème visant à intégrer tous les éléments de la chaîne de valeur dans une approche complète « de terminal à terminal », expliquent Bernard Meï, président-fondateur du groupe, et Patrick Bourreau, directeur de la Stratégie et du Développement. En matière de terminal, Modalis vient de franchir une étape grâce à l'exploitation de la future installation rail-route que Dunkerque-Port vient de lui confier. D'autres projets relatifs aux terminaux sont à l'étude.

DEUX ANNÉES POUR LANCER LE TERMINAL RAIL-ROUTE DE DUNKERQUE

« Avec l'appui de partenaires de confiance, nous avons d'abord pris des participations afin de mieux appréhender le sujet de l'investissement, de la gestion et de l'exploitation de plateformes intermodales » (lire, ci-après, la prise de participations), résume Patrick Bourreau, « puis nous avons répondu à l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) du port de Dunkerque, en juillet 2024 ». Le Grand Port Maritime de Dunkerque a retenu Modalis au cours du

deuxième trimestre 2025, la pose de la première pierre étant prévue le 25 novembre 2025. « Entre l'AMI et la mise en service attendue en avril 2026, il aura fallu moins de deux ans pour mettre en place ce nouvel outil de report modal », souligne Patrick Bourreau. La plateforme occupera 9,6 ha à l'ouest du faisceau ferroviaire existant de Loon, dans le Port Ouest de Dunkerque, parallèlement au Terminal des Flandres – terminal maritime à conteneurs directement desservi par un service ferroviaire Dunkerque - Dourges proposé par Green-modal/ Novatrans (Groupe Charles André) – et face aux terminaux ferries exploités par la compagnie maritime danoise DFDS vers la Grande-Bretagne et l'Irlande. La future installation sera desservie par quatre voies de 750 m et disposera d'une capacité de stockage au sol de 150 semi-remorques préhensibles et de 600 Équivalent vingt pieds (EVP) pour des caisses mobiles. Les Unités de transport intermodal (UTI) seront, dans un premier temps, manutentionnées au moyen de *reach stackers*. L'investissement s'élève à « environ 25 millions d'euros » avec une répartition de l'ordre de 60 % pour Modalis et de 40 % pour le Grand Port Maritime de Dunkerque. La concession porte sur une durée de 25 ans. Cet équipement a vocation à accueillir les trains de tout opérateur. Modalis prévoit en outre d'adoindre des services de maintenance et d'entretien tant pour les UTI que pour les wagons. Concernant ces derniers, il s'agit de faciliter les interventions sur site grâce à certains aménagements tels que des vérins de levage. Notons que Modalis est Entité en charge de la maintenance (ECM) pour son parc de wagons,



qui comprend aujourd'hui environ 1 500 plateformes, mais aussi pour le compte de tiers.

La plateforme occupera 9,6 ha à l'ouest du faisceau ferroviaire de Loon, dans le Port Ouest de Dunkerque, parallèlement au Terminal des Flandres et face aux terminaux ferries exploités par DFDS vers la Grande-Bretagne et l'Irlande.

DELTA RAIL VERS LE NORD DE LA FRANCE ET L'ITALIE

L'objectif est de capter des flux continentaux de et vers les îles Britanniques, le nord de la France et la Belgique, mais aussi les

volumes générés par le tissu industrielo-portuaire. Le nouveau terminal est en outre érigé au cœur des nouvelles zones Dunkerque Logistique Internationale (DLI) en plein développement. « Nous menons un travail commercial et marketing d'ampleur à la fois sur la zone de Dunkerque – avec un appui important du port –, mais également dans toute l'Italie du Nord, car nous allons proposer une liaison ferroviaire *via Lyon* », annonce Patrick Bourreau. Delta Rail, l'opérateur de transport combiné rail-route du groupe Modalis, va donc étoffer, à partir de septembre 2026, son offre aujourd'hui centrée sur son *hub* de Chalon-sur-Saône. Le plan de transport 2025 propose chaque semaine deux allers-retours Chalon-sur-Saône - Le Havre (LHTE et Terminal de France) et trois allers-retours Chalon-sur-Saône - Fos-sur-Mer (Seayard - Eurofos - ZSP) avec un « prend-laisse » pour le port de Lyon. La traction est assurée par DB Cargo France. « Nos volumes sont en progression de près de 40 % par rapport à 2024, c'est très encourageant », constate Patrick Bourreau. L'offre sera ainsi complétée l'an prochain par une liaison Lyon - Piacenza et Lyon - Dunkerque. À Plaisance (Piacenza), il s'agit du terminal Hupac desservant l'Italie du Nord et l'Italie du Sud par correspondances. Depuis le début de l'année

2025, sa capacité de traitement des UTI a quasiment doublé. Delta Rail introduira sur ces lignes des wagons porte-UTI de type T3000 du parc Modalis, une majorité de semi-remorques P400 et de caisses mobiles de 30 pieds étant attendue. L'opérateur de transport combiné sera alors présent dans les trois premiers ports français.

DES PRISES DE PARTICIPATIONS CIBLÉES DANS DES PORTS FLUVIAUX

Comme évoqué précédemment, Modalis est entré au capital de sociétés de gestion et d'exploitation de ports fluviaux aux côtés de partenaires privés ou institutionnels.

- La CCI Métropole de Bourgogne avait créé Bourgogne-Franche-Comté (BFC) Multi-Modal afin de présenter cette société comme candidat au renouvellement de la concession des ports de Mâcon et de Chalon-sur-Saône à partir de 2027. BFC Multi-Modal a été ouvert aux partenaires privés, les actionnaires comme la CCI ou le Grand Port Maritime de Marseille n'ayant pas vocation à rester majoritaires. La société a déjà remporté la Délégation de service public (DSP) relative au port de Pagny pour une période de 12 ans (annonce faite en octobre 2023). Aujourd'hui, Modalis et Rhenus sont des actionnaires importants aux côtés de la CCI (58%) et des apporteurs d'affaires. BFC Multi-

Modal a répondu, au printemps 2025, à l'appel à candidatures lancé par VNF pour les port de Mâcon et de Chalon. L'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) est attendu début 2026.

- Le Syndicat mixte ouvert (SMO) des ports lorrains sur la Moselle avait relancé une procédure pour attribuer un nouveau contrat de concession. Modalis, avec Rhenus en mandataire, a répondu, les négociations se sont déroulées et les acteurs réalisent actuellement l'offre définitive. L'expertise de Modalis porte plus particulièrement sur les installations trimodales de Frouard, de Metz et de Thionville. En termes de développement de services ferroviaires, la desserte de l'Allemagne, que Modalis a connecté un temps à Chalon-sur-Saône, pourrait être réactivée, ainsi que des services vers Dunkerque, afin de répondre notamment aux attentes des ports lorrains.

En tout état de cause, « nous souhaitons nous planter là où c'est stratégique pour nos flux », conclut Patrick Bourreau, et ce même au-delà de l'Hexagone, « en Europe ». Nous n'en saurons pas plus pour le moment. En France, le projet de plateforme sur le port de Fos est pour l'heure suspendu. Le contexte n'était pas favorable pour une implantation de l'installation projetée sur le site du Tonkin. ■



DÉCARBONER LA SUPPLY-CHAIN GRÂCE AU REPORT MODAL
CONTACTEZ-NOUS !



sales@modalis.com
www.modalis.com
+33 6 42 60 26 25

LE LEADER DE LA LOCATION
ÉQUIPEMENT INTERMODAL POUR LE TRANSPORT ET LE STOCKAGE



DRY BULK OPEN TOP
"BUTTERFLY"



REEFER SWAP BODY



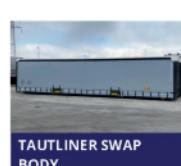
CHASSIS



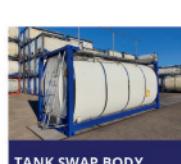
ISO TUBE



SWAP BODY
CRYOTANK



TAUTLINER SWAP
BODY



TANK SWAP BODY



DRY BOX



SILO TANK



DRY BULK



WAGON
T3000 neo



ISO CRYOTANK

Port

Ports de Lille en ordre de marche pour accompagner la croissance du rail

En pleine recomposition du transport combiné, Ports de Lille mise sur la modernisation de ses infrastructures pour accompagner les nouveaux flux de trafic.

Laurent Charlier

Ports de Lille entend fluidifier le trafic ferroviaire sur Lille Conteneurs Terminal afin d'accompagner la croissance des activités trimodales. Si aujourd'hui il s'agit de renouveler les voies, à plus long terme l'ambition est de faciliter la manœuvre de rames complètes en adaptant le plan de voies du domaine portuaire et en réhabilitant certains accès inutilisés.

D'UN TRAFIC FERROVIAIRE À L'AUTRE

Fin 2024, les trois rotations hebdomadaires exploitées par Be Modal, filiale de Lahaye Global Logistics, ont quitté Lille pour la plateforme toute proche de Dourges Delta 3 (lire *La lettre ferroviaire* n°348 du 6 mai 2025). La place n'a été libre que jusqu'au 1er septembre 2025, date de lancement par Froidcombi (lire *La lettre ferroviaire* n°356 du 14 octobre 2025) d'une nouvelle desserte de et vers le port d'Arles (nouveau terminal aménagé par le groupe Combronde). La fréquence est de cinq allers-retours par semaine avec un format réduit à 17 wagons (34 UTI – unités de transport intermodal). Cette composition courte est imposée par le temps et les ressources disponibles pour les opérations de déchargement et de chargement

des wagons dans l'intervalle entre les sillons ferroviaires d'arrivée et de départ auxquels s'ajoute la durée de transfert entre le faisceau de La Délivrance et le terminal. L'heure limite de remise (HLR) est « très tôt », confie-t-on. Froidcombi travaille à l'optimisation de la desserte afin de passer à un format classique de 750 m. Il envisage également un accroissement de la fréquence avec cinq rotations hebdomadaires au lieu des trois actuelles. Ces évolutions prendront du temps, le service étant toutefois en phase de montée en puissance. Les clients-transporteurs de Froidcombi appréhendent la nouvelle offre et adaptent leur organisation. Concernant l'opérateur T3M, filiale d'Open Modal, deux trains sont toujours exploités : Lille - Avignon - Miramas et Lille - Bordeaux - Toulouse. Les dessertes d'Avignon et de Bordeaux reposent sur un prend-laisse de wagons. Quelques changements sont intervenus en matière de traction. Combirail, filiale d'Open Modal, assure le service Lille - Avignon - Miramas dans une logique stratégique plus globale de maîtrise de l'axe Nord - Paris - Sud-Est. Dans ce cadre, l'opérateur exploite également les trains Bonneuil - Avignon et Bonneuil - Miramas. Captrain France a ainsi perdu ce trafic, mais réalise toujours la liaison entre Lille et le sud-ouest. Autre évolution : l'activité d'opérateur ferroviaire de proximité (OFP) assurant le transfert des rames T3M entre le faisceau de La Délivrance et le port est passée des mains de Captrain France à celles de Combirail, le 30 juin 2025. Les mêmes locomotives de la série BB 400 sont toujours utilisées. Dans une logique de mutualisation, Combirail assure également le transfert des trains de

Froidcombi, comme Captrain le réalisait auparavant pour Lahaye.

AMÉLIORER L'INFRASTRUCTURE

« Quelques projets sont envisagés pour améliorer l'infrastructure », annonce Ferenc Szilágyi, directeur général de Ports de Lille. Dans l'immédiat une vaste opération de maintenance de nos voies ferrées portuaires démarre ». Le plan de voies historique a été rationalisé pour se resserrer sur un prolongement de la voie-mère, raccordée à l'extrémité sud du triage de La Délivrance, vers le terminal à conteneurs après franchissement d'un passage à niveau dans le domaine du Réseau ferré national (RFN) puis d'un deuxième dans le périmètre portuaire. Au cours des dernières années des travaux ont été menés au nord de la plateforme Lille Conteneurs Terminal. Dans la configuration actuelle, deux trains de 750 m peuvent être traités de façon concomitante sur la plateforme. L'exploitation d'un troisième train requiert d'en sortir un et de le garer. Trois groupes de deux voies en impasse parallèles aux darses permettent le stationnement de wagons. Un projet serait de rendre passant un, voire deux de ces groupes en réhabilitant les passages à niveau correspondant. « La décision est prise, des discussions sur le phasage sont en cours », explique Ferenc Szilágyi. Dans le périmètre SNCF Réseau, certains composants de la voie-mère sont régénérés dans le cadre du programme Ulysse Fret. « Il s'agit de remplacer plusieurs sections de voie : traverses ou voie complète. Des travaux de débroussaillage et abattage d'arbres sont également prévus », détaille le gestionnaire d'infrastructure. ■

Pour nos abonnés, retrouvez dans notre **édition n°357**, l'article dans sa version complète et illustrée.

Report modal

Transports Vigneron : un plan de transport réorganisé pour gagner en performances

Le schéma d'exploitation Champigneulles - Hendaye a été revu. Vigneron accompagne ses partenaires ibériques dans la transition vers le transport combiné.

Sylvain Meillasson

Le groupe Vigneron a lancé, en avril 2025, une nouvelle liaison intermodale de Champigneulles à Hendaye (lire l'édition spéciale *Osez le fer du 2 avril 2025* de *La lettre ferroviaire*). Les débuts de cette relation ont été impactés par quelques mouvements sociaux et plus encore par la succession de ponts au mois de mai qui a nécessité une certaine agilité de la part de l'équipe d'exploitation du transporteur. Les premiers retours ont montré que les clients considéraient que, par rapport au camion, le *transit time* de l'acheminement par train était trop long.

OPTIMISATION DU PLAN DE TRANSPORT

L'opérateur a par conséquent entrepris avec son partenaire ferroviaire Hexafret (Rail Logistics Europe, groupe SNCF) de mettre en place un nouveau plan de transport. Ce dernier est effectif depuis le 22 septembre 2025 et permet un gain de temps significatif. Les acheminements s'effectuent toujours en recourant à la navette express de quatre allers-retours



Transports Vigneron

Avec sa nouvelle ligne, Vigneron a réussi à impliquer des transporteurs espagnols qui n'avaient jusqu'à récemment aucune compétence dans le report modal. Photo du terminal de Champigneulles.

hebdomadaires d'Hexafret, qui est amorcée à Woippy mais qui dessert désormais Hendaye plutôt que Mouguerre. L'amélioration porte sur les rotations nécessaires pour l'acheminement des coupons Vigneron de Champigneulles à Woippy. Grâce à leur réorganisation, elles sont devenues beaucoup plus rapides, avec un gain équivalent à une journée pour l'acheminement complet.

DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX PARTENARIATS

Parallèlement, les Transports Vigneron développent le principe du *cross docking*, que ce soit du côté de Champigneulles ou du Pays basque. Avec sa nouvelle ligne, la société française a réussi à impliquer des transporteurs espagnols qui n'avaient jusqu'à récemment aucune compétence dans le report modal. Elle les a aidés dans l'acquisition de caisses mobiles. Dans les faits, les deux parties sont devenues partenaires : « Ils s'occupent des post- et pré-acheminements pour la partie sud

quand nous nous occupons de la partie nord. Ils ont les volumes sud-nord et nous avons les contre-flux nord-sud », explique Pascal Molon, conseiller ferroviaire pour les Transports Vigneron. Le groupe continue à travailler à la viabilisation de cette relation, qui ne manque pas de perspectives de développement, mais dont le sort dépend avant tout de la robustesse du plan de transport. L'opérateur rapporte également devoir faire évoluer les mentalités et combattre « le tout, tout de suite » revendiqué par certains interlocuteurs. Les Transports Vigneron sont en outre entrés au capital à hauteur d'environ 48 % de la Société d'exploitation multimodale de Meurthe-et-Moselle (SE3M), filiale de la CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle, qui gère le terminal de Champigneulles depuis 2013. Après une première période de neuf ans, la concession a été renouvelée pour 15 ans à la suite d'un appel à manifestation d'intérêt lancé par le propriétaire, SNCF Réseau. ■

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.lalettferroviaire.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 (David Haydock, correspondant France, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson, Ernest Noyon et Jérémie Anne. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0326 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.

Une flotte plus durable et flexible grâce au leasing

Vectron MS et EURO6000

Puissance, durabilité et flexibilité pour vos flux transfrontaliers en Europe.

➤ Connectivité sans frontières :

l'EURO 6000 (Spain, Portugal, France, Belgium) et la Vectron MS (Germany, France, Italy, Switzerland, Austria) assurent des flux transfrontaliers performants.

➤ Efficacité maximale :

l'EURO 6000 garantit la circulation de trains plus longs et plus lourds, à moindre coût.

➤ Polyvalence :

la Vectron MS assure des performances optimales en fret comme en transport de passagers.

➤ Mobilité verte :

favoriser le report modal et une logistique plus respectueuse de l'environnement.



ALPHA TRAINS en bref :

- Plus de 1000 locomotives et rames voyageurs en Europe
- Des locomotives Euro6000, G1000, G1206, BR186 et Vectron MS autorisées en France
- Des solutions de location et de financement flexibles et sur-mesure
- Des experts du matériel roulant au service des opérateurs

YOUR BUSINESS RIGHT ON TRACK