

BAROMÈTRE DE PERCEPTION

DES CHARGEURS SUR LE TRANSPORT
FERROVIAIRE ET COMBINÉ

2024



INTRODUCTION

Prescripteurs sur les modes de transport utilisés, les chargeurs (industriels, distributeurs entre autres) sont au cœur des préoccupations des sociétés de transport. Ce baromètre a pour **objectif de donner la parole aux chargeurs et d'évaluer leur perception en matière de transport ferroviaire et combiné.**

Le cabinet EUROGROUP CONSULTING réalise, en partenariat avec l'AUTF **l'édition 2024 de son baromètre.**

Ces éléments sont **mis à jour d'une année sur l'autre pour définir des tendances et proposer ainsi une vision aux acteurs du secteur.** Les éléments d'analyse de l'édition 2024 se basent sur les données de l'année 2023.

Les propos recueillis permettent de dresser **un état des lieux** sur les modes privilégiés par les chargeurs pour transporter leurs marchandises, sur la lisibilité de l'offre ferroviaire et la satisfaction associée. De ces considérations se dégagent **des tendances d'évolution du fret ferroviaire dans les prochaines années.**

Merci à l'ensemble des chargeurs qui ont pris le temps de renseigner le questionnaire en ligne.



SOMMAIRE

| | |
|------------------------------------------------------------------|----|
| FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE | 4 |
| CARACTÉRISTIQUES DU PANEL | 4 |
| UTILISATION DES MODES | 6 |
| MODE FERROVIAIRE | 7 |
| LISIBILITÉ DU FRET FERROVIAIRE | 9 |
| INNOVATION | 10 |
| SATISFACTION CLIENT ET QUALITÉ DE SERVICE | 11 |
| REPORT MODAL POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE | 14 |
| SITUATION FACE AU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET AUX GRÈVES | 16 |
| PERCEPTION DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DE TRANSPORT | 19 |
| A PROPOS D'AUTF | 20 |
| A PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING | 20 |

FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE 2024



ÉCHANTILLON

Le panel est composé de chargeurs industriels et de distributeurs utilisant le transport ferroviaire ou combiné.



PÉRIODE D'ADMINISTRATION

Période d'administration
La période de consultation a eu lieu de décembre 2023 à fin février 2024.

Le précédent baromètre publié en mars 2023 portait sur les données de 2022; les comparaisons entre années se font sur l'année d'édition des baromètres.



MODE D'ADMINISTRATION

Un questionnaire en ligne a été adressé aux adhérents et clients de l'AUTF.

CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

UNE REPRÉSENTATION TRÈS LARGEMENT MAJORITAIRE DES DONNEURS D'ORDRE INDUSTRIELS

88% 

Donneurs d'ordres
« industriels »

8% 

Donneurs d'ordres
« distributeurs »

4% 

Autres

Comme l'année précédente, le panel est majoritairement **composé d'acteurs Français** (94%)

Pour 45% du panel, leurs marchandises circulent en France, pour 29% en Europe et pour 26% à l'international.

Similaire à l'année précédente, **un quart d'entre eux (23%) ont un chiffre d'affaires compris entre 1 et 5 milliards d'euros** et 12% entre 20 et 100 millions d'euros (19% en 2022).

On peut noter que la **taille des entreprises a augmenté cette année : 66% du panel a un chiffre d'affaires supérieur à 500 millions d'euros**, contre 46% l'année dernière. De plus,

près d'un quart du panel (21%) a un chiffre d'affaires supérieur à 10 milliards d'euros contre 12% en 2022. Les entreprises entre 1 et 5 milliards d'euros sont bien représentés (23%).

Presque la moitié du panel (44% contre 22% en 2022) affiche un tonnage annuel inférieur à 50 000 tonnes, tandis que la **répartition est plutôt équilibrée pour les tonnages transportés allant de 50 000 à plus de 1 000 000 tonnes** (entre 9% et 13%).

Les secteurs **produits dangereux et chimie et des granulats et matériaux de construction** transportent des **volumes variés** allant de 50 000 tonnes (20% chacun) à plus de 1 000 000 tonnes (29% chacun).

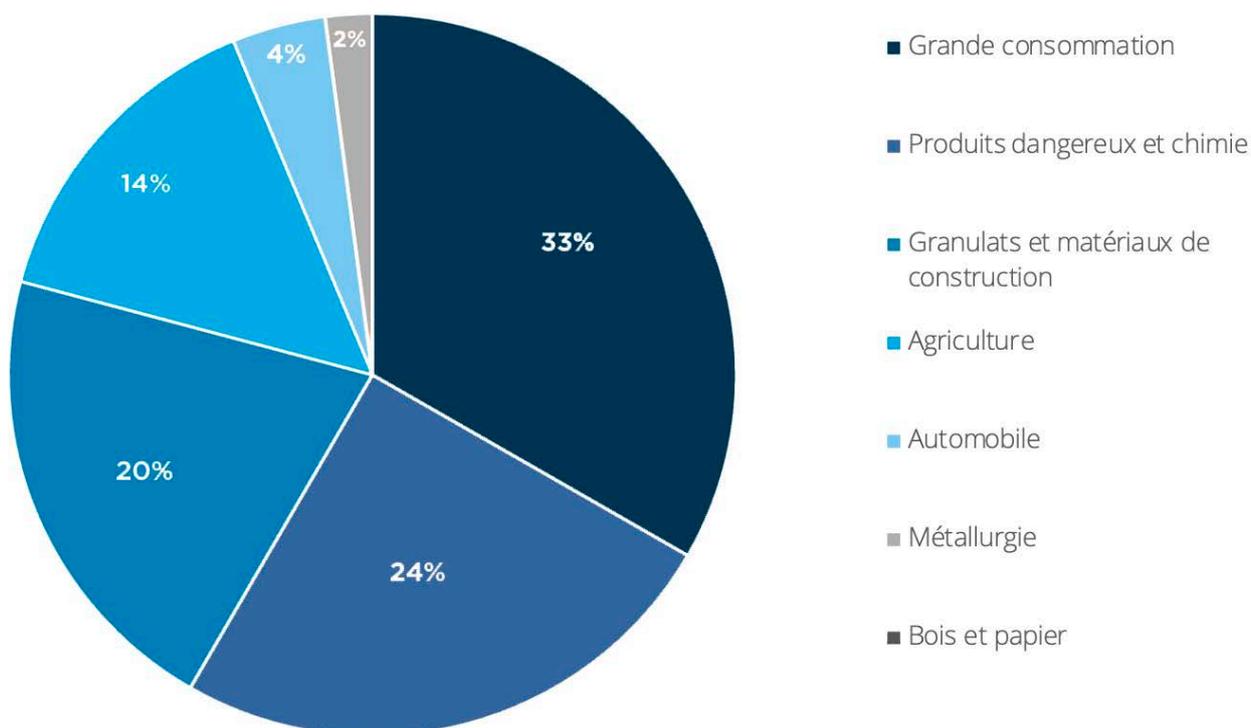
En ce qui concerne le **combiné : près de la moitié du panel (42% contre un quart en 2022) transporte moins de 100 EVP** tandis que 31% (-7 points par rapport à 2022) en transporte plus de 1000 EVP.

Comme l'année précédente, **une majorité du panel ne regroupe pas ses marchandises avec d'autres chargeurs (82%)**. **Plus de la moitié du panel (53%) est embranchés fer**, une baisse de 9 points par rapport à 2022, principalement dans les 2 secteurs suivants : **granulats et matériaux de construction et produits dangereux et chimie**.

Comme en 2022, la grande consommation (33% vs 21% en 2022), les produits dangereux (24% vs 28% en 2022) et les granulats et matériaux de construction (20% vs 28% en 2022) restent les trois types de marchandises les plus transportées par le panel.

Les marchandises de l'agriculture sont également représentées cette année (14%, soit une hausse de 7 points par rapport à 2022). Le panel démontre d'une plus grande variété cette année.

Quels types de marchandises transportez-vous principalement ?



UTILISATION DES MODES

LA PART MODALE DU CONVENTIONNEL AUGMENTE DANS UN PANEL CONSOMMATEUR DE TRANSPORT ROUTIER

Précision méthodologique : Les pourcentages déclarés pour chacun des types de marchandises correspondent aux pourcentages de répondants ayant déclarés utiliser tel ou tel mode. On ne peut donc pas tirer de conclusion sur les évolutions de parts modales mais seulement sur le profil des répondants.

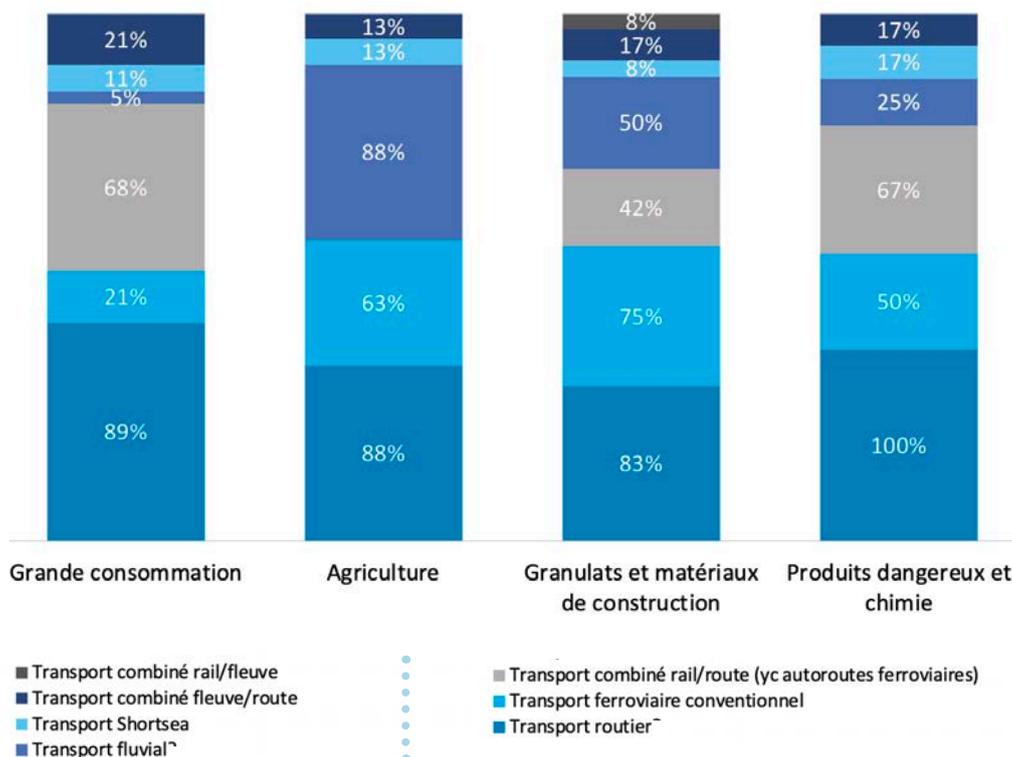
Les usages des modes sont cohérents en fonction du secteur d'activité. Le conventionnel est principalement utilisé par l'agriculture, les granulats et matériaux de construction. A contrario, le combiné est davantage utilisé par la grande consommation et les produits dangereux et chimie.

A noter que l'utilisation du ferroviaire et du combiné est représentatif de l'utilisation de ces modes à l'échelle nationale.

Ainsi, l'image à date ne démontre pas d'une attractivité du ferroviaire conventionnel pour des filières qui n'en sont pas traditionnellement pas utilisatrices.

Le transport routier reste le premier mode de transport utilisé, toutes filières confondues.

Répartition des modes de transport par type de marchandises



MODE FERROVIAIRE

COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT ET TRANSPORTEURS ROUTIERS SEMBLENT DAVANTAGE S'IMPLIQUER DANS L'ORGANISATION DES FLUX FERROVIAIRES

Prestataires de service de transport ferroviaire



Pour l'organisation de leurs flux de transport ferroviaire, **54% des entreprises du panel sont en contact avec des entreprises ferroviaires**, un résultat enregistrant une **baisse** par rapport à 2021 (-4 points). Ils sont sollicités par environ la moitié des chargeurs de l'agriculture et plus de **deux tiers des chargeurs dans les granulats et matériaux de construction**.

Commissionnaires de transport et entreprises de transport routier demeurent deux autres acteurs importants pour l'organisation des flux ferroviaires : 39% des entreprises interrogées ont été en contact avec

les premiers (dont la moitié des chargeurs dans l'agriculture et les produits dangereux et chimie) tandis que 22% du panel étaient en contact avec les seconds.

Pour les **flux combinés, près de la moitié du panel (43%)** sont en contact avec les **commissionnaires de transport (dont plus d'un tiers des chargeurs dans le secteur de la grande consommation)**, passant ainsi en tête cette année devant les entreprises de transport routier. Ces dernières deviennent le **deuxième point de contact** privilégié des chargeurs (37% contre 42% en 2022). Elles concernent la moitié des chargeurs dans le secteur des produits dangereux et chimie et plus d'un tiers de ceux dans la grande consommation.

Acteurs ayant démarché le panel pour favoriser le transport ferroviaire

73% du panel se dit sollicité pour transporter ses marchandises par voie ferroviaire (-4 points par rapport à 2022).

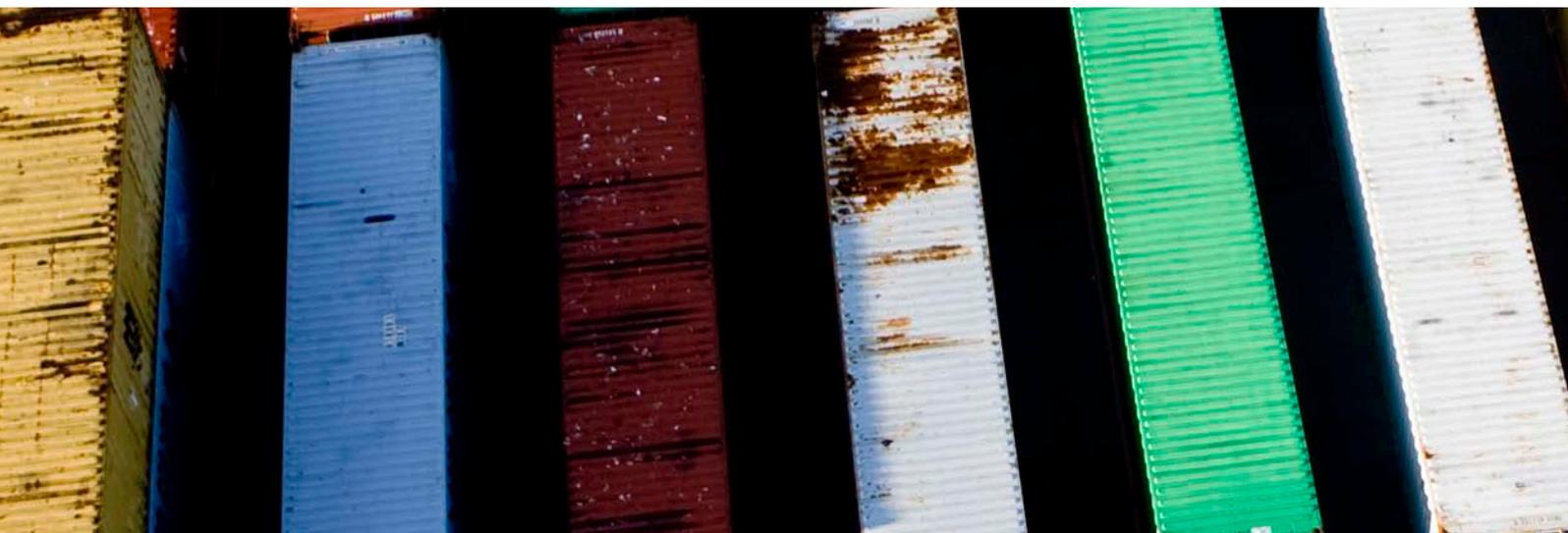
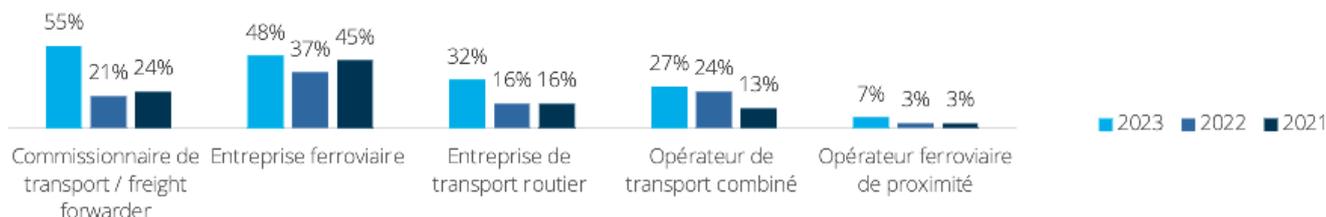
La part des chargeurs considérant être souvent sollicités a diminué de plus de moitié pour atteindre 9%.

Contrairement aux années passées, ce sont les commissionnaires de transport qui sollicitent le plus les chargeurs. Cette année les entreprises ferroviaires ne sont qu'en deuxième position. Cela peut en partie s'expliquer par le fait que la grande consommation est fortement représentée cette année et qu'elle est un secteur qui

est davantage en interaction directe avec les commissionnaires (en comparaison avec le secteur des matériaux de construction ou céréales qui ont un historique de travail avec les entreprises ferroviaires).

A noter, comparativement au baromètre précédent, **les sollicitations des entreprises de transport routier ont gagné 15 points.** Les sollicitations des opérateurs de transport combiné et des opérateurs ferroviaires de proximité ont également augmenté cette année par rapport à 2022, une hausse respective de 3 et 4 points.

Acteurs sollicitant le panel pour le transport des marchandises par voie ferroviaire



LISIBILITÉ DU FRET FERROVIAIRE

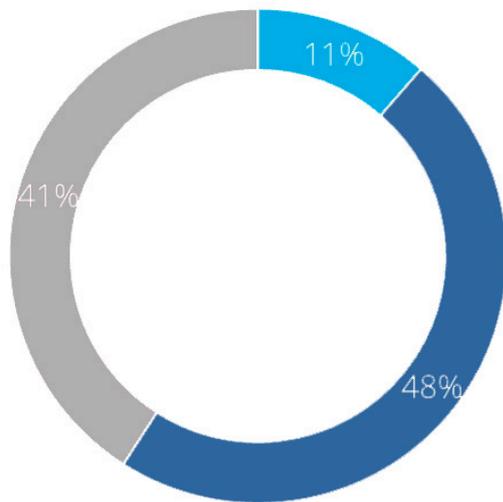
LA COMPRÉHENSION ET LA LISIBILITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE EST BONNE POUR LA MAJORITÉ DU PANEL DE 2023

59% du panel déclare avoir une bonne, voire une très bonne lisibilité (pour 11% d'entre eux) de l'organisation du fret ferroviaire (-3 points par rapport à 2022).

Toutefois **41% juge** l'organisation du fret ferroviaire peu compréhensible et lisible.

Parmi ceux qui considèrent que la lisibilité est **peu satisfaisante, 60% d'entre eux sont des grandes entreprises ayant un chiffre d'affaires supérieur à 1 milliards**. De plus, cela concerne **plus de la moitié du secteur de la grande consommation (60%) et des produits dangereux et chimie (58%)** alors le ferroviaire conventionnel est utilisé respectivement par 21% et 50% d'entre eux.

Appréciation des chargeurs sur l'organisation et le système de fret ferroviaire dans leur pays



- Tout à fait compréhensibles et lisibles
- Compréhensibles et lisibles
- Peu compréhensibles et peu lisibles



INNOVATION

L'ATTENTE LA PLUS FORTE DES CHARGEURS EN MATIÈRE D'INNOVATION CONCERNE LES POSSIBILITÉS DE MUTUALISATION

Seul un quart des chargeurs se sont vu proposer des services innovants en 2023, un résultat en baisse (-6 points) par rapport à l'édition précédente.

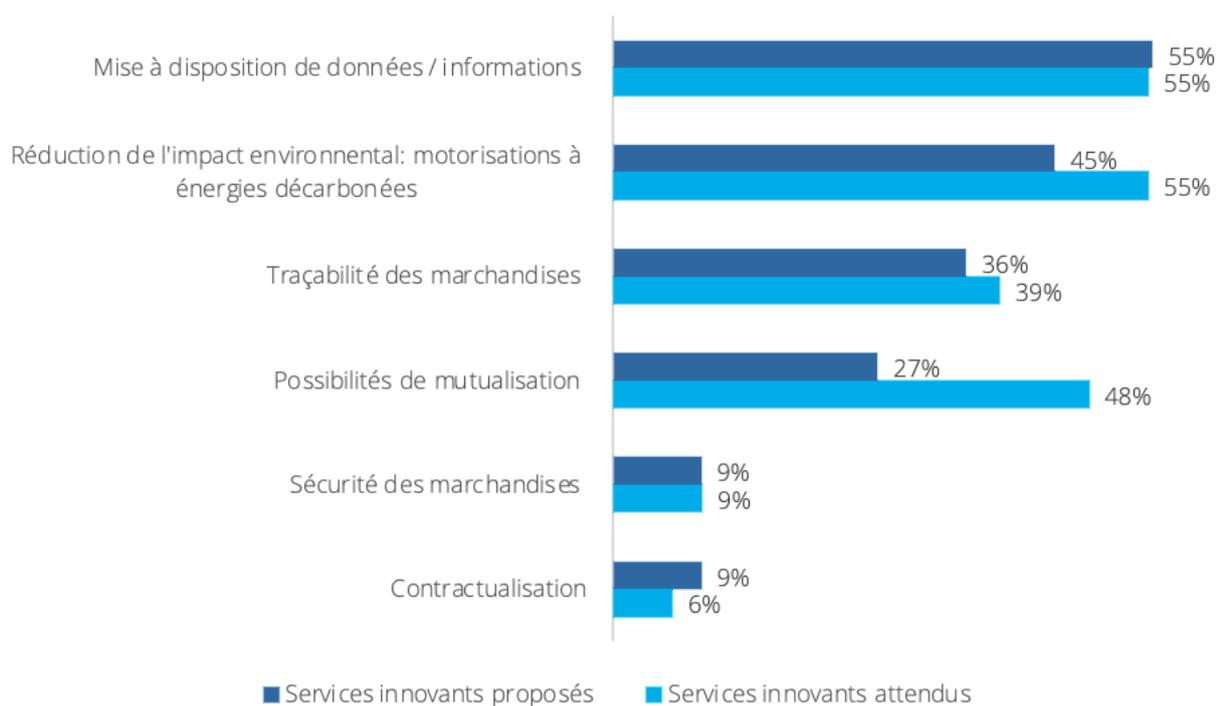
Pour les chargeurs qui se sont vu proposer des services innovants, la mise à disposition de données, la réduction de l'impact environnemental : motorisations à énergies décarbonées et la traçabilité des marchandises restent les éléments les plus proposés.

On peut noter des résultats encourageants en termes d'innovation environnementale, puisque elle est citée par 45% des chargeurs du panel (contre 22% l'année passée).

A l'avenir, c'est également la mise à disposition de données/d'informations, la réduction de l'impact environnemental : motorisations à énergies décarbonées (55% du panel pour chaque) qui représentent les services les plus attendus par les chargeurs.

La possibilité de mutualisation est évoquée par presque la moitié du panel (48%) et est donc un enjeu important pour les chargeurs. Il y a néanmoins un écart entre les chargeurs qui se sont vus proposer ces services (27%) et ceux qui attendent de l'innovation à ce sujet (48%). Des efforts restent donc à mettre en œuvre dans ce domaine.

Services innovants proposés et attendus

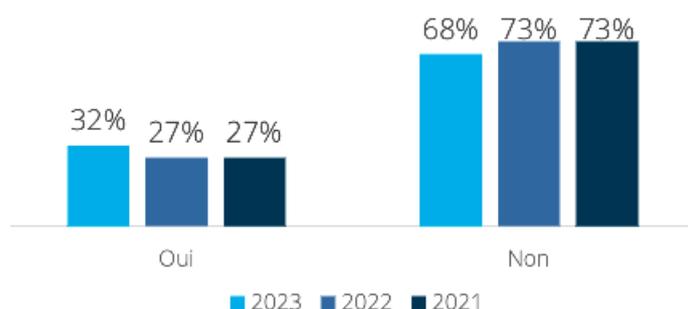


SATISFACTION CLIENT ET QUALITÉ DE SERVICE

L'ADÉQUATION ENTRE LES BESOINS DES CHARGEURS ET L'OFFRE RESTE À UN NIVEAU RELATIVEMENT FAIBLE MAIS AUGMENTE POUR LE COMBINÉ

32% du panel jugent que l'offre de transport ferroviaire conventionnel répond à leurs besoins, un résultat en légère hausse par rapport à l'année passée. L'offre de transport ferroviaire conventionnel semble s'être améliorée.

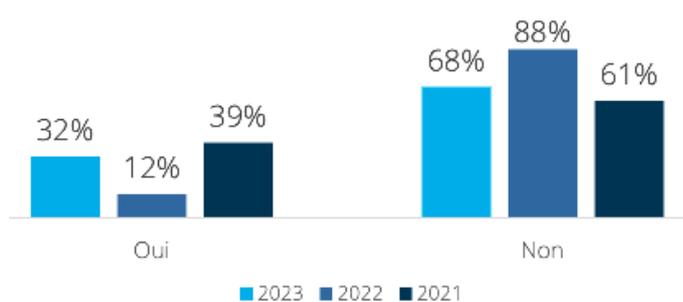
L'offre de transport ferroviaire conventionnel de votre pays correspond-t-elle à vos besoins ?



Sur le panel 2023, un tiers des chargeurs estiment que l'offre de transport combiné correspond à leurs besoins, un résultat néanmoins en hausse par rapport à 2022 (+20 points). Cette hausse peut s'expliquer en partie par une plus faible utilisation de ce mode en 2022 pour la plupart des filières.

Les chargeurs de **la grande consommation**, qui utilisent le plus le ferroviaire combiné, sont **plutôt mitigés** avec une répartition équitable entre satisfaits et insatisfaits.

68% de ceux qui ne sont pas satisfaits de l'offre de transport ferroviaire combiné sont des entreprises de grande taille (chiffre d'affaires supérieur à 1 milliards d'euros). Le secteur le moins satisfait est celui **des produits dangereux et chimie (67% d'entre eux)**.



LES NIVEAUX DE SATISFACTION POUR LE COMBINÉ RAIL/ROUTE ET LE CONVENTIONNEL SONT GLOBALEMENT MITIGÉS CETTE ANNÉE

Précision méthodologique : sur ces deux questions, le panel de répondants est de plus petite taille que pour le reste du baromètre (environ la moitié du panel). Ce panel restreint est par ailleurs peu utilisateur du transport combiné rail / fleuve ; les résultats de satisfaction sur ce mode, trop peu représentatifs, ne sont donc pas présentés ici.

Le transport combiné rail/ route obtient des scores de satisfaction mitigés cette année, avec 32% de répondants se disant satisfaits, en baisse par rapport au précédent baromètre (en 2022, 43% des répondants se disaient satisfaits). Toutefois, 42% du panel estiment que sa satisfaction est en légère voire forte hausse pour le combiné rail/route.

Le transport ferroviaire conventionnel connaît cette année des niveaux de satisfaction mitigés également, même si en hausse

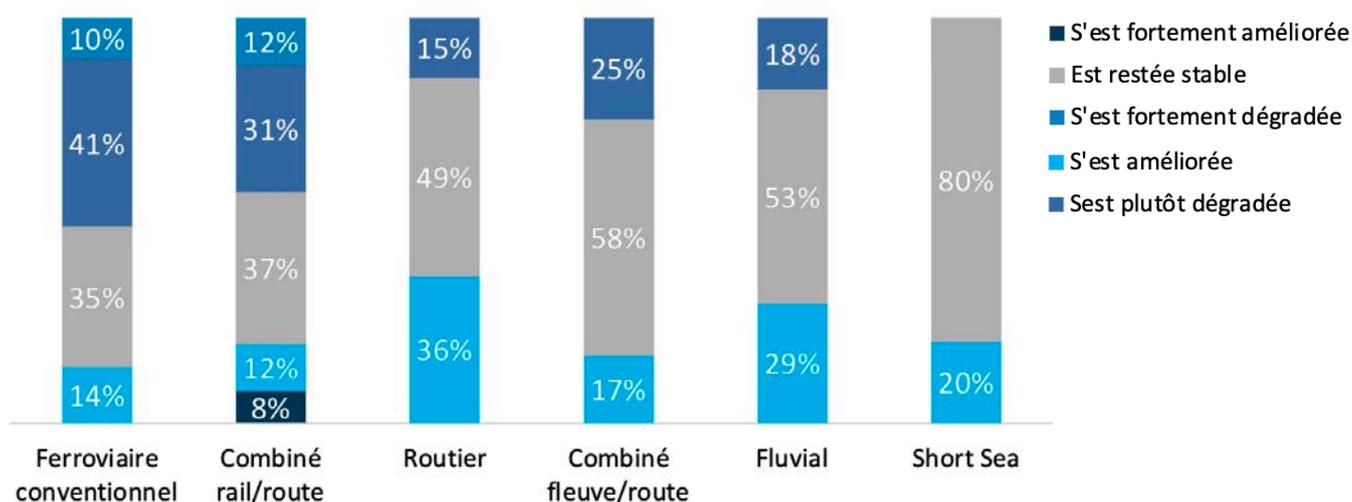
par rapport à l'année dernière (36% de satisfaits contre 17% l'année dernière). **26% des répondants estiment que sa satisfaction est en légère voire forte hausse.**

La moitié du panel (59%) considère sa satisfaction en légère baisse (principalement produits dangereux et chimie, et granulats et matériaux de construction). A noter que 11% du panel se disent «pas satisfaits du tout», une hausse de 10 points par rapport à l'année dernière. **Les grèves sur-**

venues en 2023 ont sans doute impacté le niveau de satisfaction.

La photo 2023 du niveau de satisfaction est de 88% pour le transport routier. En terme d'évolution, **trois quarts des répondants estiment que sa satisfaction est en légère hausse** (principalement la grande consommation, les granulats et matériaux de construction et les produits dangereux et chimie), traduisant une inversion de la tendance par rapport à 2022 où seulement 29% du panel étaient de cet avis.

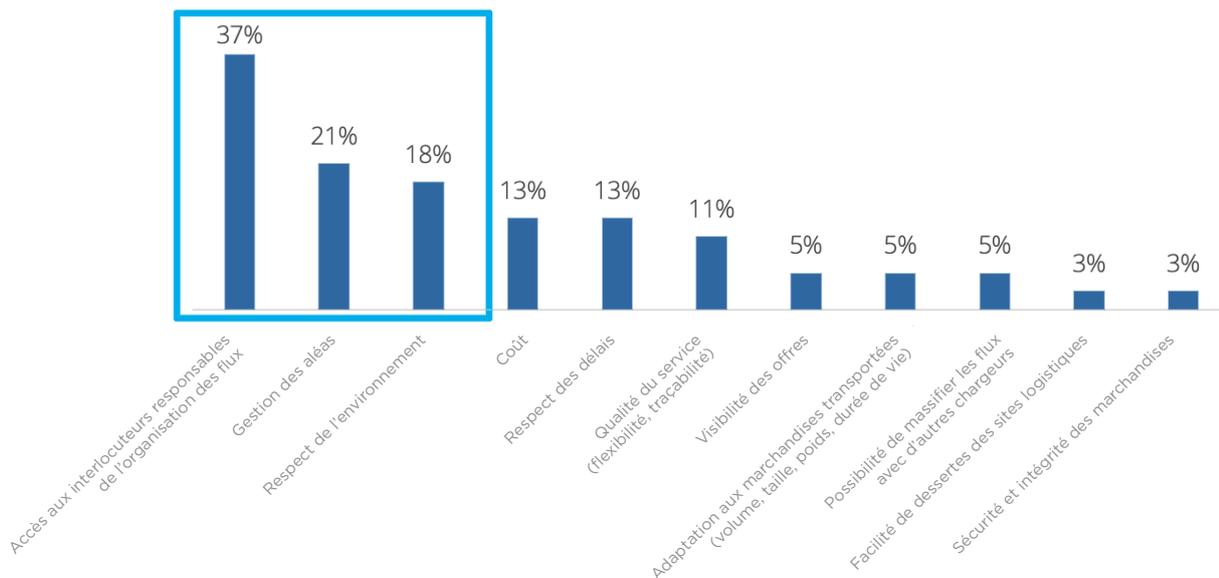
Evaluation de la qualité de service pour chaque mode de transport



LES DEUX CRITÈRES QUI SE SONT LES PLUS AMÉLIORÉS SONT L'ACCÈS AUX INTERLOCUTEURS POUR LE CONVENTIONNEL ET LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT POUR LE COMBINÉ RAIL/ROUTE

La tendance se confirme par rapport à l'année dernière : **l'accès aux responsables de l'organisation des flux et la gestion des aléas** restent les deux critères s'étant le plus améliorés sur l'année pour le fret ferroviaire. **Le respect de l'environnement devient le 3e critère s'étant le plus amélioré, alors qu'il n'était pas évoqué dans l'édition précédente.** Le coût passe en 4e position (versus 3e en 2022).

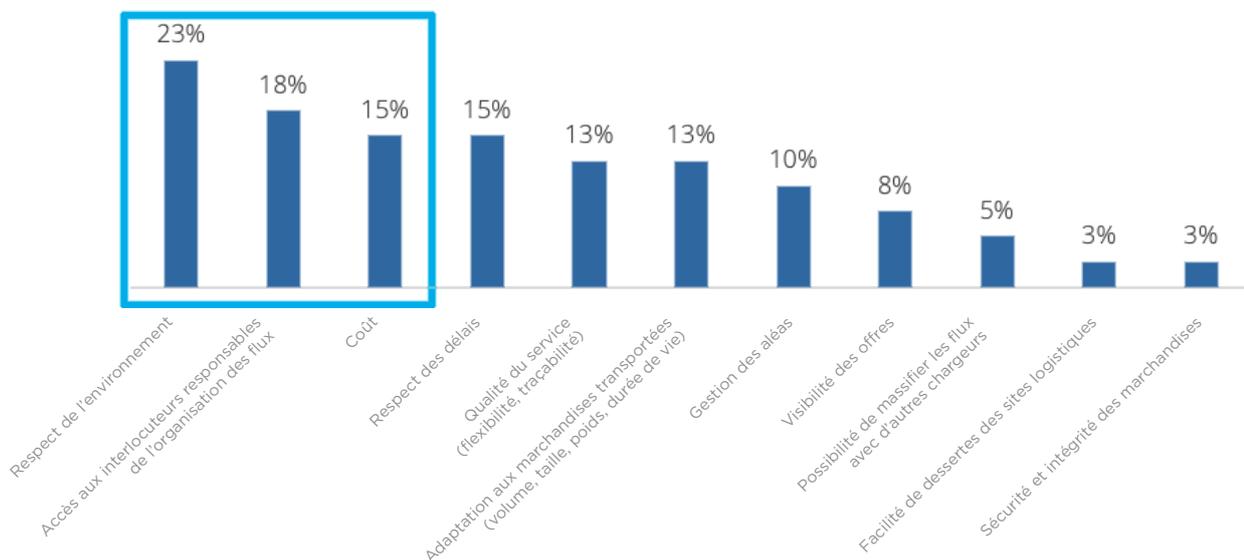
Les 2 critères qui se sont le plus améliorés pour le transport ferroviaire



S'agissant du **combiné rail / route**, l'accès aux interlocuteurs responsables de l'organisation des flux n'est plus considéré comme le critère s'étant le plus amélioré (2e position), **le respect de l'environnement passant devant.**

Des améliorations significatives ont été constatées pour l'ensemble des critères pour le mode ferroviaire (conventionnel et combiné rail/route).

Les 2 critères qui se sont le plus améliorés pour le transport combiné rail/route



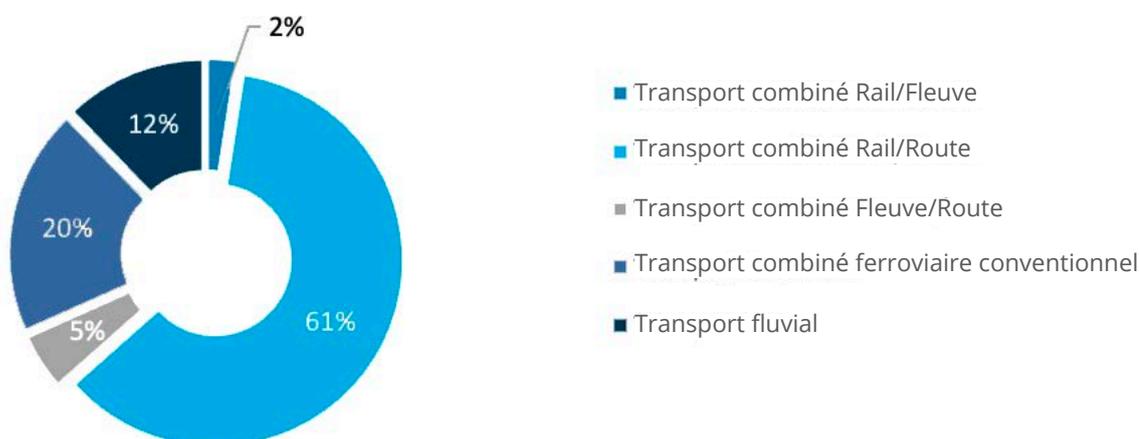
REPORT MODAL

EN CAS DE REPORT MODAL, LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL/ROUTE RESTE LARGEMENT PLÉBISCITÉ PAR LES CHARGEURS

Le transport rail/route demeure de loin le mode de transport privilégié en cas de report modal mais marque cependant une baisse de 15 points par rapport à l'année précédente (61% contre 76% en 2022).

Le ferroviaire conventionnel reste en deuxième position (20% contre 15% en 2022). **Le report modal vers le mode fluvial (conventionnel ou fleuve/route) reste faible (17%).**

Mode de transport privilégié en cas de report modal



FIABILITÉ/FLEXIBILITÉ ET INCITATIONS FINANCIÈRES CONSTITUENT LES CRITÈRES-CLÉS POUR LE REPORT MODAL

Les deux premiers critères favorisant le report modal sont l'amélioration de l'offre (fiabilité/flexibilité) et les incitations financières aux chargeurs représentant respectivement 81% et 64% des réponses du panel.

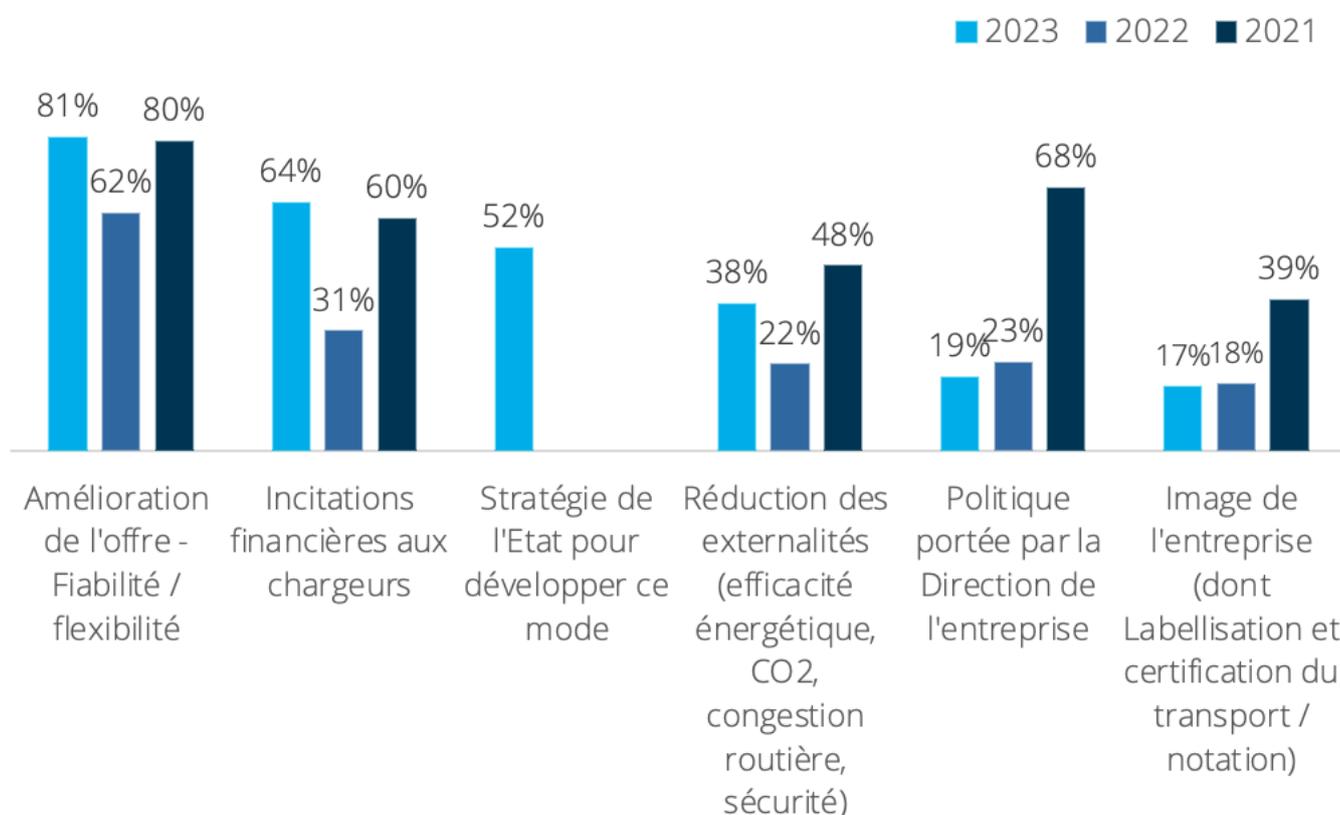
Le nouveau critère proposé cette année «stratégie de l'Etat pour développer ce mode» recueille 52% des réponses.

En 2022, il s'agissait de la fiabilité, la compétitivité financière et la flexibilité. L'environnement reste le quatrième

critère du panel à travers la réduction des externalités cette année.

Comme l'année dernière, l'image de l'entreprise (dont la labellisation/certification du transport/ notation) et la politique portée par la Direction de l'entreprise font partie des critères les moins décisifs pour le report modal. Ce très fort recul par rapport à 2021 s'explique au prix de deux années très compliquées pour le ferroviaire (crise énergétique liée à la guerre en Ukraine, grèves, accident en Maurienne...).

Quels critères favoriseraient le report modal vers le transport ferroviaire de vos marchandises à moyen terme ?

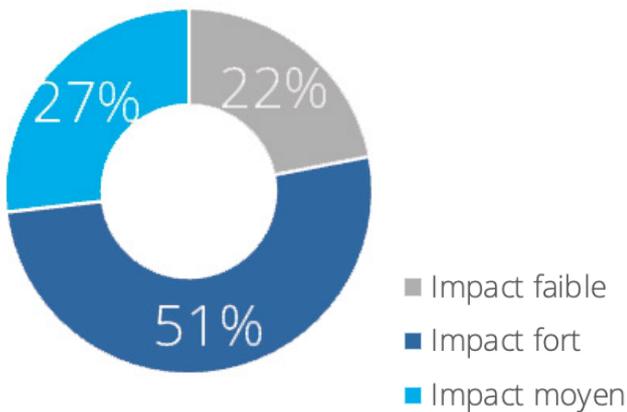


SITUATION FACE AU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET AUX GRÈVES

LE CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE A IMPACTÉ LA MAJEURE PARTIE DES CHARGEURS ET LEURS CHOIX DE TRANSPORT, AVEC UN TIERS DU PANEL QUI A FAIT DES CHOIX DE REPORT MODAL DE MANIÈRE DURABLE

La moitié du panel (51%) estime que le contexte énergétique a eu un impact fort sur le transport ferroviaire de leurs marchandises.

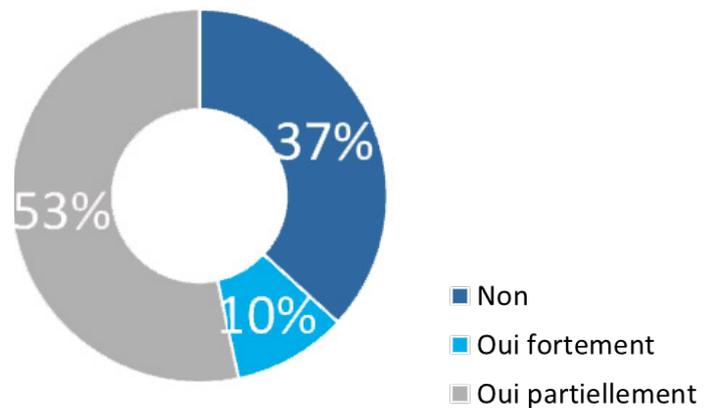
Comment qualifieriez-vous l'impact de la crise énergétique sur le transport ferroviaire de vos marchandises ?



L'impact fort concerne plus d'un tiers de la grande consommation (32%) et plus de deux tiers des granulats et matériaux de construction (62%). Ceci peut s'expliquer par le fait que ces secteurs étaient peu habitués à une évolution du prix de l'électricité.

La majorité du panel (63%) a fait du report modal du ferroviaire vers la route, le fleuve, le shortsea en 2023, avec 10% d'entre eux qui estiment avoir eu fortement recours au report modal.

Avez-vous fait du report modal du ferroviaire vers la route, le fleuve, le shortsea en 2023 ?



Si deux tiers du tiers du panel (66%) déclarent que ce report modal n'est que ponctuel, le 1/3 restant a modifié durablement son organisation et renoncé au ferroviaire.

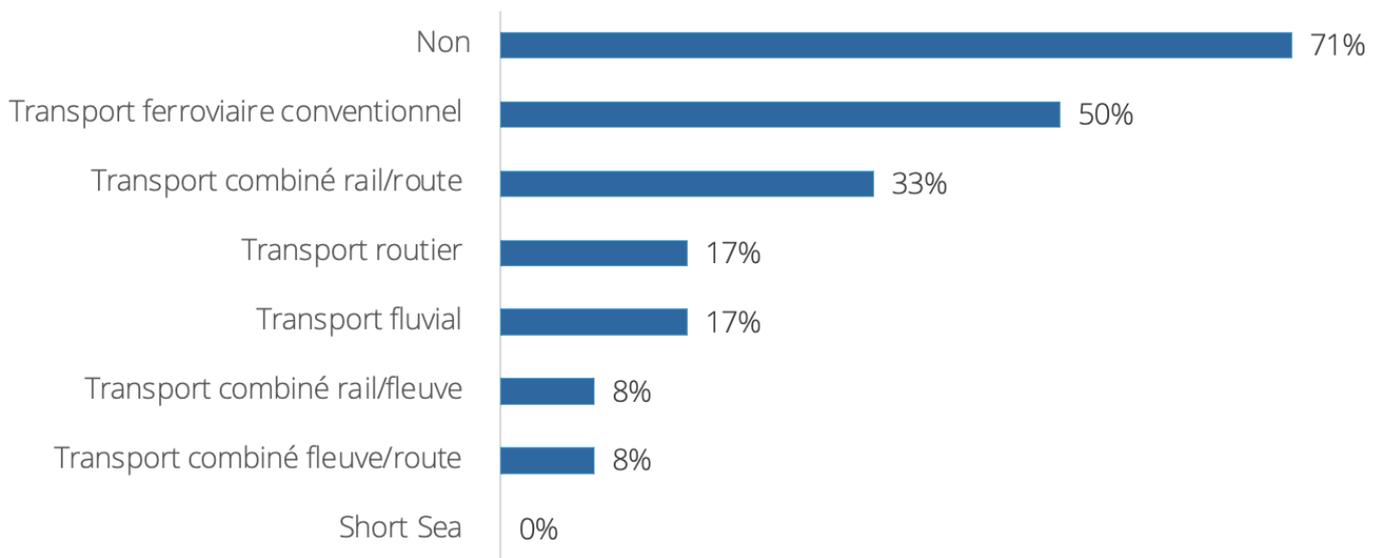


EN REVANCHE, LES PROJETS NOUVEAUX NE SONT PAS FORCÉMENT REMIS EN CAUSE PAR LE CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE

Bien que la majorité des répondants estiment que le contexte énergétique a eu dans la majorité des cas un impact fort sur le transport ferroviaire de leurs marchandises, **plus de deux tiers d'entre eux n'ont pas eu de remise en cause de projets de développement de nouveaux flux** du fait de ce contexte.

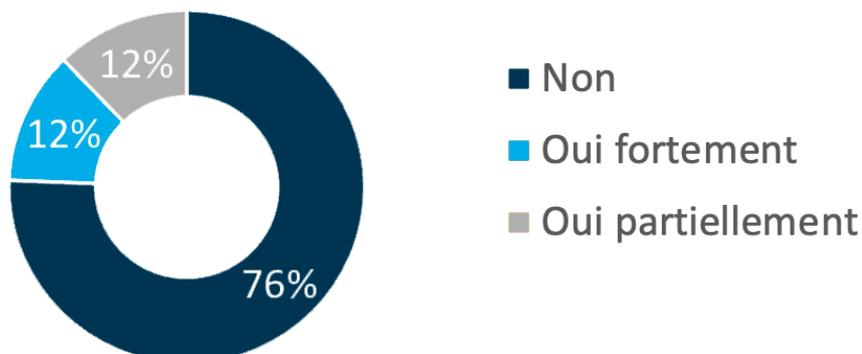
On peut noter que si remise en cause a lieu, elle se porte en majorité pour le transport ferroviaire conventionnel (50%) puis le combiné rail/route (33%).

Avez-vous remis en cause des projets de développement de nouveaux flux du fait du contexte énergétique ?



Si le contexte énergétique a eu un impact sur leur transport de marchandises par voie ferroviaire, **la majorité d'entre eux (76%) n'a pas rencontré d'autres problèmes sur l'organisation transport (comme la supply chain).**

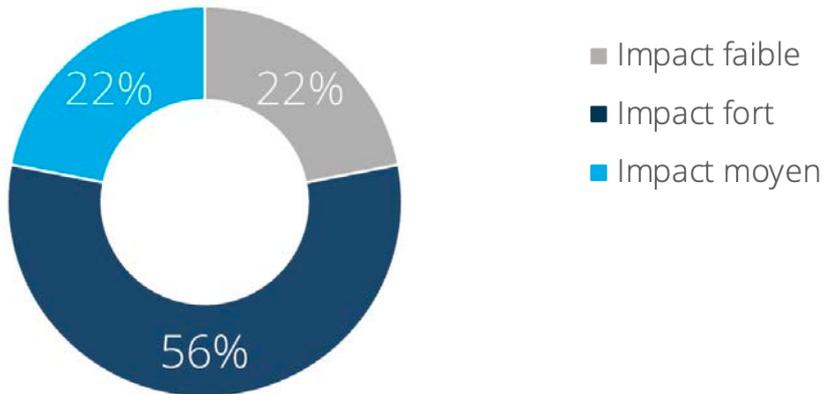
Est-ce que le contexte énergétique a eu d'autres impacts sur votre organisation transport (par exemple modifications de la Supply Chain) ?



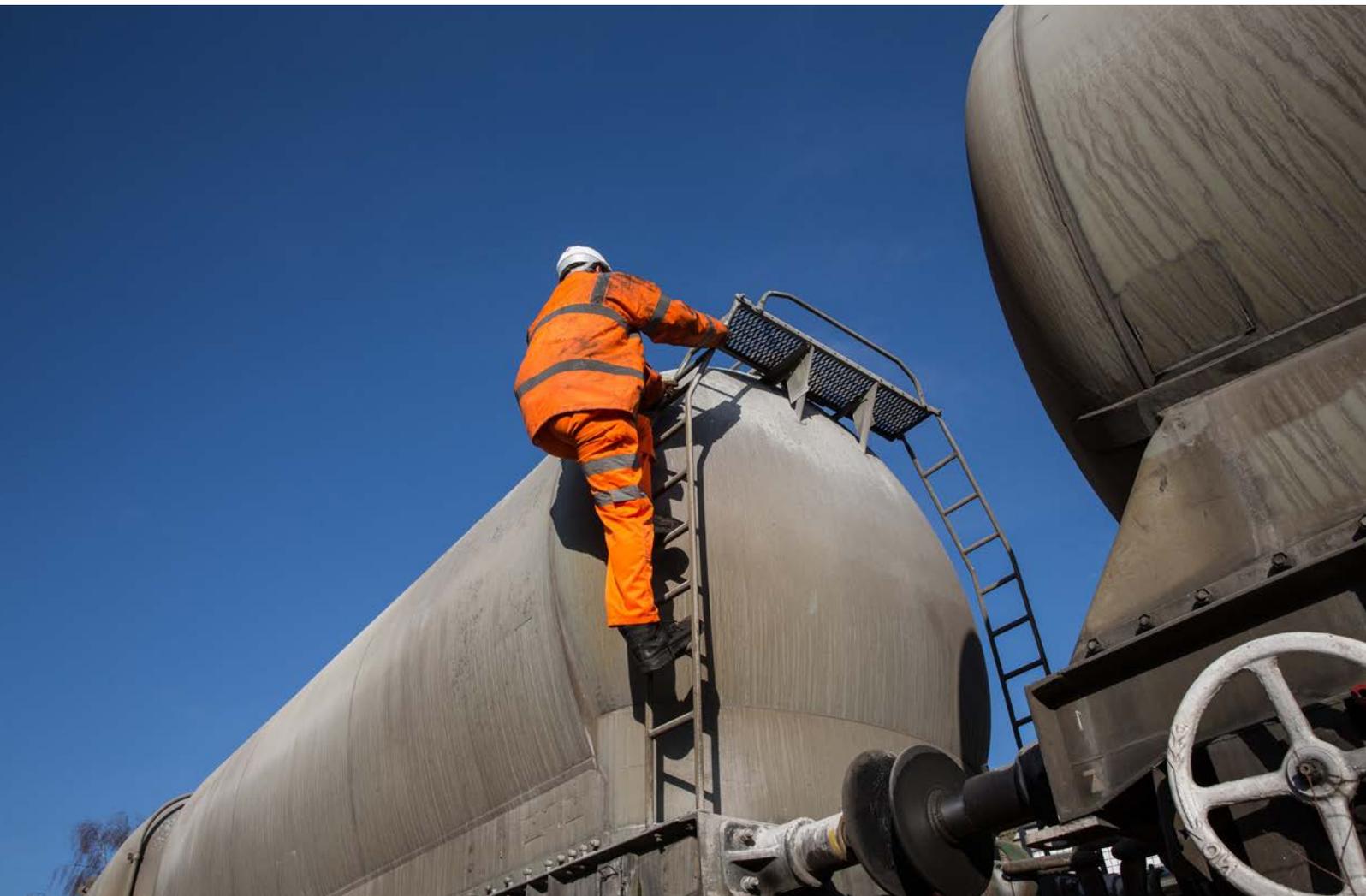
LES GRÈVES DURANT L'ANNÉE 2023 ONT FORTEMENT IMPACTÉ LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

Sur le transport ferroviaire des marchandises, **les grèves ont eu un impact fort pour plus de la moitié du panel (56%).**

Comment qualifieriez vous l'impact des grèves durant l'année 2023 sur le transport ferroviaire de vos marchandises ? (année 2023)



Avec seulement 22% qui estiment avoir un impact faible contre 56% ayant eu un impact fort, cela confirme que les grèves restent un facteur très contraignant pour les chargeurs.



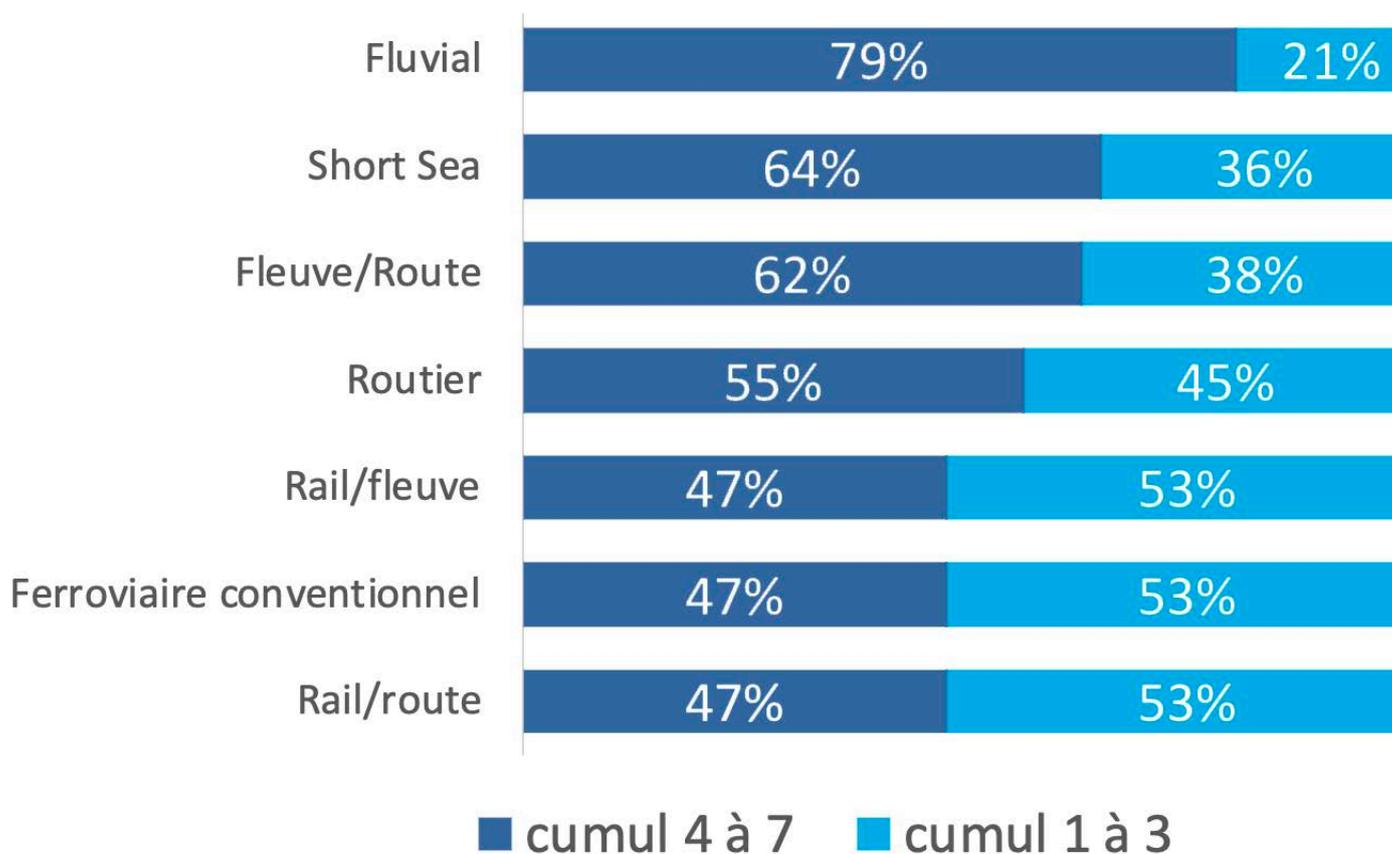
POTENTIEL PAR MODE

LE TRANSPORT FERROVIAIRE A UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT PLUS FAIBLE QUE LE FLUVIAL POUR LE PANEL INTERROGÉ

De tous les modes proposés, **le transport fluvial est le plus fréquemment classé dans le top 3 des modes de transport appelés à connaître un fort développement** dans les années à venir, suivi par le transport short sea et le transport combiné fleuve/route. C'est une nouveauté par rapport à 2022, où le transport combiné rail/route occupait la première place du classement.

Globalement, les transports impliquant le ferroviaire connaissent un moins fort potentiel de développement que les transports avec du fluvial et le short sea. Cela vient peut-être du fait que ces deux types de transport ont été moins exploités par le passé ou que le ferroviaire a encore été impactés par mouvement sociaux en 2023.

Mode de transport présentant le plus de potentiel de développement à moyen terme pour les chargeurs (classement de 1 à 7 selon le potentiel reçu (1 étant le moins fort développement et 7 le plus fort développement))





L'AUTF

(ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET)

À PROPOS

Association professionnelle des chargeurs, l'AUTF représente les entreprises industrielles et commerciales dans leur fonction de donneurs d'ordre aux transports **dans toutes ses dimensions, incluant les opérations douanières et le commerce international**. Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité du territoire.

EUROGROUP CONSULTING

À PROPOS

Créé en 1982, **Eurogroup Consulting est un cabinet de conseil indépendant et d'essence européenne**, spécialisé en stratégie, organisation et management.

Avec plus de 400 collaborateurs qui interviennent sur tout le territoire en France, et une présence accrue à l'international grâce au réseau de cabinets indépendants Nextcontinent, dont il est fondateur, le cabinet est reconnu pour ses interventions dans tous les domaines d'activité des secteurs privé, public et social.

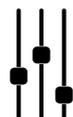
Face aux défis sociaux et environnementaux qui modifient en profondeur les rapports à l'entreprise, à l'innovation et au management, les équipes d'Eurogroup Consulting développent une approche qui permet d'accompagner chaque organisation vers des résultats positifs, utiles et durables.

NOS SAVOIR-FAIRE



Stratégie :

maximiser l'empreinte
de votre entreprise



Piloter

vos programmes
complexes



Relation client :

conquérir, développer,
fidéliser vos clients



Réussir

vos transformations
digitales



NOS SECTEURS D'ACTIVITÉS

- Aérospatial, Défense et sécurité
- Gouvernement, territoires et institutions
- Mobilités
- Santé, social et solidarités
- Services financiers
- Utilities et autres industries

NOS THÉMATIQUES TRANSVERSES

- Digital
- Transitions
- Excellence opérationnelle

MOBILITÉS

- **Autorités publiques** : conventionnements, création d'une autorité organisatrice de transport, élaboration de stratégies sectorielles.
- **Gestionnaires d'infrastructures** : étude prospective, élaboration de projet stratégique, audit organisationnel de grands établissements gestionnaire d'infrastructures, conception et déploiement d'un dispositif de pilotage et de reporting des projets d'investissements, intégration de la satisfaction client dans les pôles d'échanges.
- **Acteurs du transport public** : évolution de la politique tarifaire d'un opérateur de bus, évolution des offres de service, métiers et démarche managériale associée, politique et organisation de la relation clients à distance.
- **Logisticiens** : fiabilisation de chiffre d'affaires, création d'offres, études de marchés, amélioration de la performance opérationnelle de la supply chain, optimisation des flux.
- **Numérique** : conception d'expériences utilisateurs et de services numériques désirables, mobilisation autour des transformations numériques et conduite du changement avec de nouveaux outils numériques, intégration des approches quantitatives, de l'analyse de données massives et de l'intelligence artificielle dans la réalisation des enjeux des organisations.



Mobilisation & RH :

conquérir, développer, fidéliser vos collaborateurs



Optimiser

et aligner vos systèmes d'information



Excellence opérationnelle :

garantir une performance durable



Mettre en œuvre

vos projets réglementaires et de gestion des risques



Leading positive transformation



eurogroupconsulting.com



[@EurogroupFR](https://twitter.com/EurogroupFR)



[/eurogroup-consulting-france](https://www.linkedin.com/company/eurogroup-consulting-france)



[/eurogroupconsulting](https://www.youtube.com/channel/UC...)

CONTACTS

Anne-Laure NOAT

Associée

anne-laure.noat@eurogroupconsulting.com

Tel. +33 (0)6 11 48 51 94

Hind LAGHMAM

Associée

hind.laghmam@eurogroupconsulting.com

Tel. +33 (0)6 46 41 75 65