



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

Document de séance No. 3 (2005)  
9 septembre 2005

FRANÇAIS SEULEMENT

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique  
(26-28 septembre 2005)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE  
(Quarante-quatrième session, 27 et 28 septembre 2005,  
point 8 de l'ordre du jour)

**ROLE DU TRANSPORT INTERMODAL SUR LES MARCHES EUROPEENS DU FRET  
ET DES COLIS EXPRESS**

Note : Le document ci-après est reproduit par le secrétariat sans édition de la CEE-ONU.



GNTC

ENQUETE DE SENSIBILITE

AUPRES  
DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT

POUR UN

PRODUIT HAUT DE GAMME  
« GROUPAGE - MESSAGERIE - EXPRESS »

en

TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE ?

## FRANCE ET PAYS VOISINS

### PARIS – PRINTEMPS/AUTOMNE 2005

447/2005-YL/SL – le 30 juin 2005

Cette enquête est réalisée conjointement par le GETC et le GNTC, Associations professionnelles dont l'objet est de défendre les intérêts de leurs membres pratiquant le transport combiné rail-route en France et en Europe. Elles conduisent de plus des actions visant à promouvoir le développement de ce mode de transport, tout en participant au niveau politique auprès du Ministère français des transports, de la Commission européenne, etc. aux prises de décision le concernant.

L'engagement de l'ADEME, qui contribue à hauteur de 50% au coût de cette enquête, s'inscrit dans le cadre des initiatives que prend cette Agence en faveur du rééquilibrage des modes alternatifs au transport routier de marchandises, de la protection de l'environnement et du développement durable.

Des trois grandes familles d'activités qui caractérisent (schématiquement) nos entreprises :

- ➔ Entreposage et préparation de commandes,
- ➔ Transport de lots, complets et partiels,
- ➔ Groupage (historiquement la plus ancienne),

c'est bien cette dernière qui constitue le cœur de métier de notre profession, même si la logistique a connu au long des 25 dernières années, un développement spectaculaire. En effet, au fur et à mesure que s'imposaient dans l'industrie et le commerce – au niveau mondial – une batterie de nouveaux concepts dont les plus significatifs sont :

- ➔ Juste A Temps,
- ➔ Stock Zéro,
- ➔ Qualité Totale,

la demande adressée à nos sociétés par les Chargeurs s'est faite toujours plus exigeante et ciblée, marquant une triple évolution caractérisée par :

- ➔ l'augmentation de la fréquence des remises,
- ➔ la réduction du poids moyen des expéditions,
- ➔ l'augmentation des taux de fiabilité et de qualité de service requis.



Structurellement, nos activités de groupage ont connu au cours de ces mêmes dernières années, une succession de très fortes secousses dont les plus significatives sont :

- ➔ des délais domicile-domicile en messagerie nationale ramenés de 5 jours dans les années 80 à 24/36 heures aujourd'hui,
- ➔ l'explosion d'un nouveau produit « express routier » à partir de 1973,
- ➔ des délais garantis en express : jour B matin puis jour B avant 09h00 (ou 10h00),
- ➔ le « débarquement » en Europe des intégrateurs australiens puis américains (1976),
- ➔ le suivi électronique en temps réel des envois : « tracing and tracking » grâce au développement de la lecture « code barres »,
- ➔ la fourniture systématique d'une POD (proof of delivery / preuve de livraison) signée, gratuite, en régime express,
- ➔ une nouvelle segmentation, plus fine, des produits de groupage pour mieux coller à la demande de la Clientèle,
- ➔ la mise en œuvre du Marché unique à l'intérieur de l'Union européenne le 01 janvier 1993, matérialisé par la disparition des formalités douanières aux frontières intérieures et la libre circulation des biens (des personnes et des services).



De fait, les activités de groupage sont dans nos sociétés, les plus grosses consommatrices en capital car toute société ayant une stratégie de couverture totale de son territoire, doit se doter des moyens de sa crédibilité.

Et la mise en œuvre d'un tel projet d'entreprise exige concrètement :

- ➔ des moyens de transport : véhicules lourds effectuant les tractions entre les plates-formes et véhicules légers assurant collectes et livraisons locales,
- ➔ des plates-formes de dé/consolidation et de transit, fonctionnant principalement entre la fin de l'après-midi et la fin de la nuit,
- ➔ des chaînes de tri mécanisées et automatisées mais aussi équipements de manutention (colis lourds),

- ➔ des outils informatiques : fixes et embarqués permettant à la fois, une gestion de la production, un suivi en continu des envois, la facturation...
- ➔ des personnels à tous les stades de la fabrication : conducteurs « zone longue et zone courte », personnels de quai, collaborateurs administratifs et commerciaux, ainsi qu'un SAV efficace.



Face aux évolutions lourdes que ce métier de groupeur a connu durant ces 30 dernières années, on aurait pu penser qu'un palier avait été atteint et que nos entreprises allaient enfin toucher les dividendes de leurs investissements. Mais rien n'est moins sûr, tout au moins au plan international, si l'on en croit le rapport de *DATAMONITOR* « *The European Express Market Map 2004* » qui précise que « *le marché international du paquet en Europe Occidentale devrait croître beaucoup plus rapidement que les marchés nationaux pour atteindre un volume de EUR 12 Md en 2008 et que le nombre de colis livrés va augmenter de 1 à 1.3 milliard entre 2004 et 2008 soit une progression de 13.4% sur la période* ». (Cf. « *LOGISTICS EUROPE* » publié à Londres par « *EUROPEAN LOGISTICS ASSOCIATION* » dans sa livraison de mars 2005).

Le même rapport ajoute encore que « *le récent élargissement à l'Est de l'UE conduit à un marché européen unique dans lequel les frontières nationales perdront de leur importance pendant que les livraisons transfrontières connaîtront un développement annuel de 6% durant ces quatre prochaines années, rien que dans la partie occidentale de l'Union. Et il sera essentiel pour les acteurs du transport express de s'assurer d'une solide structure de réseau en Europe pour tirer partie des opportunités que ce nouvel espace offre. L'activité « paquet domestique » représente aujourd'hui plus de 80% des volumes échangés (73% en valeur) et les pays connaissant une croissance de leur trafic international supérieure à la moyenne européenne sont l'Espagne et la France.*

*Le segment de trafic « business-to-business » ou inter-entreprises (B2B) représente plus de 60% des volumes et près de 75% du marché en valeur, le solde étant représenté par le segment « business- to-consumer » (B2C). Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas ont la plus large part de ce marché B2C, l'Italie et l'Espagne la plus faible, en partie du fait que dans ces deux derniers pays, les achats sur Internet y sont moins pratiqués. Entre 60 et 70% du marché en valeur sont représentés par du trafic « Jour A – Jour B » alors que c'est au Royaume-Uni, en Belgique et aux Pays-Bas que la requête des « heures limites de livraison » est la plus courante. La demande de livraison « le jour même » est relativement limitée sauf en France et aux Pays-Bas. C'est en Allemagne enfin que la part de « service standard » est la plus développée, témoignage d'un système achevé.*

**Quant à la France, la messagerie nationale a connu en 2004, une augmentation de 5% en tonnage, et près de 5.5% en nombre d'envois, soit une progression supérieure à 4.5% du chiffre d'affaires, pendant que l'express national se stabilise sur l'ensemble des trois données. A l'inverse – en international – l'express continue son développement : 5% en volume et plus de 9% en chiffre d'affaires (« Transports Internationaux & Logistique » 2004).**



Autrement dit, ce marché du groupage (petits lots, palettes, messagerie, paquet, express...) n'est pas proche de sa saturation : au contraire, il semble qu'il faille dès maintenant se préparer pour une nouvelle phase d'expansion.



### **Contexte réglementaire**

On n'oubliera pas de prendre en compte encore dans cette démarche, une incidence de la transposition des Directives 2002/85/CE et 2004/11/CE étendant l'obligation du limiteur de vitesse à 90km/h aux véhicules routiers de 3.5 à 12 tonnes à compter :

- ➔ du 01.01.2006 pour le trafic « transfrontière »
- ➔ et du 01.01.2007, le trafic domestique.

Une bonne raison supplémentaire de considérer quelle(s) solution(s) alternative(s) peuvent s'imposer et comment un TCRR performant pourrait constituer un recours crédible. Au passage, on ne manquera pas non plus, de préciser que cette enquête ne prend pas en compte l'éventuel recours à un TGV fret, dans la mesure où le TCRR couvre un spectre beaucoup plus large que le premier nommé...(et qu'en outre les voyageurs auront toujours la priorité sur ces lignes !).

Par contre, nous restons prêts à étudier quelles complémentarités pourraient exister avec le fret aérien sur la base de plates-formes d'échange Air-Fer/Route installées dans la zone d'influence d'un aéroport (ZAC de Paris Nord 2 / Aéroport de Roissy CDG par exemple).



GNTC

Groupage et Transport Combiné Rail-Route

### **Problématique**

En considérant les perspectives « prometteuses » exposées dans le « 4 pages » joint, on peut véritablement se poser la double question de savoir si d'une part, le transport combiné rail-route (TCRR) peut-être un outil pertinent pour exploiter des services de groupage et si oui, pourquoi il est si peu utilisé.



### Balayage arrière

Un rapide retour sur le vécu, mettrait en évidence certaines réalités tangibles, à savoir :

- ➔ Dans les années 60/80, les adhérents les plus lourds du GNTC étaient d'abord les très grandes entreprises françaises de groupage, exerçant aussi bien leur activité en trafic national qu'en trafic international. Et elles étaient naturellement les principaux acteurs de ce syndicat professionnel.
- ➔ Ces mêmes entreprises confiaient au transport combiné, l'acheminement de leurs chargements de groupage et de messagerie. C'est d'ailleurs de cette heureuse époque que date la référence au « Saut de nuit » (Black Train, Nachtsprung ou Tren Nocturno) qui définit éloquemment le contenu de la prestation fournie.
- ➔ Quant à NOVATRANS, près de 50% de son chiffre d'affaires était généré par ces trafics de groupage, ce qui exprime concrètement le fait que cette activité représentait plus ou moins la moitié de ses trafics, exploités en semi-remorques, caisses mobiles ou conteneurs.
- ➔ Et nombreux se souviendront qu'au sein de SNCF Fret, l'Unité d'Affaires TIM cumulait la double responsabilité du Transport Intermodal et de la Messagerie.

Tout ceci pour témoigner que le TCRR savait répondre efficacement aux réels besoins de cette activité.



Aujourd'hui, la situation est totalement différente.

- ➔ Plus un seul groupeur régional, national ou international ou presque, n'adhère au GNTC.
- ➔ Le chiffre d'affaires de NOVATRANS s'est contracté pour être constitué majoritairement de trafics de lots complets.
- ➔ A la différence de la messagerie, l'activité Déménagements connaît un certain développement en TCRR.
- ➔ **Depuis plus ou moins un an, l'UA Transport Intermodal de SNCF, n'affiche plus sa composante Messagerie.**



C'est à partir de ces constatations qu'il nous a paru légitime de se poser une série de questions :

- ➔ Pourquoi une évolution aussi violente ?
- ➔ Pourquoi une perte d'intérêt très significative des Groupeurs et des Messagers à l'égard du TCRR alors que ces activités :
  - s'exercent d'abord la nuit,
  - sur des grands axes nationaux et internationaux,
  - entre des grandes métropoles,
  - dans les deux directions, puisque les véhicules opérant ces trafics sont dédiés en A/R au service de ces lignes.
- ➔ D'autre part, le TCRR semble exactement répondre à de tels besoins puisqu'il se définit comme un produit de massification, exploité répétitivement jour après jour, sur les mêmes axes, et sur des distances de 500/600km et plus...à l'image du groupage.



Alors que ces services sont aujourd'hui exclusivement exploités par route (à la notable exception du produit express-document des Intégrateurs traité par avion), on doit légitimement se poser la question de savoir s'il est possible de rééquilibrer cette situation vers un mode de transport alternatif plus économe en énergie fossile et moindre émetteur de gaz à effet de serre et de polluants. Il s'agit ici d'enjeux globaux en terme

d'environnement qui reflètent la pression tant des industriels que des consommateurs – soucieux de participer activement à une politique privilégiant le développement durable, le TCRR répondant exactement à ce type de préoccupation. Et il nous a semblé opportun de recueillir auprès des professionnels directement concernés en France et chez nos voisins :

- ➔ les raisons qui pouvaient expliquer ce total désintérêt vis à vis du TCRR,
- ➔ les conditions techniques (et économiques) auxquelles il faudrait déférer pour que ces mêmes professionnels acceptent de reconsidérer leur attitude à l'égard du TCRR et le regarder comme un système crédible et fiable capable d'effectuer des tractions de plate-forme à plate-forme systématiquement, sur les axes – et quels axes – où distances, horaires et massification devraient se conjuguer au mieux avec fiabilité et qualité.



### **Méthodologie - Panel d'entreprises**

Alors que notre Ministère de tutelle s'inquiète de la nécessaire refondation d'un TCRR très mal en point en France, il nous a paru impératif de contribuer à cette initiative que nous soutenons fermement par la démarche entreprise aujourd'hui.

C'est dans cet esprit que cette enquête est lancée auprès des professionnels du groupage en France – et dans les pays voisins – de telle sorte que les enseignements en seront normalement dégagés pour l'automne prochain. En même temps, cette enquête aura aussi rempli son rôle si l'exploration de pistes nouvelles permet d'étendre le champ de pertinence du TCRR, grâce aux informations qui auront été collectées.

S'agissant du marché français, sont approchées, les sociétés réputées être les plus représentatives du segment concerné.

A l'étranger, la démarche a consisté à retenir pays par pays, un nombre plus limité d'entreprises, sélectionnées parmi les plus significatives, connues en particulier pour leur expertise « européenne ».

Au-delà de l'enquête, l'objectif de la démarche est d'aider à bâtir une offre en TCRR qui soit aussi proche que possible des vraies attentes des professionnels du transport et des besoins les plus basiques de l'économie.



### **Diffusion des résultats**

Naturellement, les entreprises « sondées » - ayant répondu à notre sollicitation - seront destinataires des enseignements et conclusions tirés de ce travail, qui sera aussi diffusé aux autres acteurs du secteur : Ministères, Organisations Intergouvernementales et Organisations Non Gouvernementales, Associations professionnelles, Union européenne, Média, etc...



### **Confidentialité**

Il est entendu que toutes les informations reçues seront utilisées de la façon la plus anonyme pour permettre à la fois à chacun de s'exprimer avec une totale liberté et en pleine confiance.

-----