



Groupement National  
des Transports Combinés

**GNTC**

**A D E M E**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Energie

**HOTEL MERCURE**  
Paris – 16 mars 2006



Pour un produit « haut de gamme »  
Express – Messagerie – Petits Lots  
en Transport Combiné Rail-Route

---

## Rapport Final

---

Hôtel MERCURE – Paris – 16 mars 2006

Yves LAUFER  
247/2006 – YL/SL

## Enquête «Groupage – TCRR 2005»

⇒ *Réalisée par :*

- GNTC (France)
- GETC ( Europe)
- ADEME ( Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)

⇒ *Financement :*

- 50% GNTC et GETC
- 50% ADEME

⇒ *Période :*

- Printemps/Automne 2005

⇒ *Cible : Professionnels du transport*

- Opérateurs de Réseaux européens (tous produits de « groupage »)
- Intégrateurs Européens et US
- Commissionnaires de transport

⇒ *Couverture géographique*

- France et pays voisins

⇒ *Comité de pilotage*

- ADEME (Ministère de l'Environnement)
- GETC et GNTC
- Ministère des Transports (Mission du Tpt Intermodal – SES)
- NOVATRANS

## Pourquoi l'enquête ?

⇒ *Activités de « Groupage » : un de nos 3 métiers avec :*

- Transport de lots complets
- Logistique, élément de Supply Chain Management

⇒ *Activités sous-tendues par des concepts industriels lourds :*

- Just in Time / Stock Zéro
- Qualité Totale / ISO 9001/2 – ISO 14000
- «Track and Trace»

⇒ *Conséquences :*

- JIT  Fragmentation des expéditions
- Stock Zéro  Réduction des délais de transport
- Qualité totale  Haute performance des « Réseaux »

## Pourquoi l'enquête ?

### ⇒ *Métiers de la consolidation*

- Stratégiques
  - pour Industrie et Commerce et pour nos Entreprises
- Besoins « européens » de clients
- Croissance continue de la demande... > 5% l'an
- Constantes évolutions de la segmentation
  - des produits par le poids
  - des produits par le couple vitesse-prix
  - des produits par la qualité de service
- Évolution technologique porteuse d'innovation

### ⇒ *Métiers de la consolidation*

- Gros consommateurs de moyens (investissements)

- ⇒ *Dans les années 1980, TCRR très utilisé en Messagerie, Express...*
- ⇒ *Alors, près de 50% du CA de NOVATRANS réalisé avec Groupeurs /Messagers*
- ⇒ *En 1980, les « Groupeurs » membres du GNTC le pilotaient presque à tour de rôle. Tous en sont sortis aujourd'hui .*
- ⇒ *En 2006, part quasi-nulle dans le TCRR*
  - Montée en puissance des exigences des clients
  - Réactivité et efficacité de la Route
  - Endormissement du rail
- ⇒ *Consolidation : activité où décisions prises par Nous!*

## Pourquoi l'enquête ?

⇒ *Constat toujours valable que :*

- Messagerie, express...: Produits idéaux pour TCRR
  - Trafics de corridors
  - Entre grandes métropoles
  - Distance de 500 km et plus
  - Demande quotidienne équilibrée (dans les 2 sens)
  - Saut de nuit (Black Train / Nachtsprung)

⇒ *Contribuer au « Modal Shift » européen (LIVRE BLANC 2001) :*

- Rééquilibrer le TRM vers le TCRR entre hubs et plates-formes
- Matérialiser complémentarité et coopération des modes
- Agir au niveau intra-européen
- Revitaliser le Rail par le Rail-Route
- Assurer un vrai maillage du territoire européen vs Cabotage côtier (une offre de façade!)
- Promouvoir le développement durable

**Quels obstacles, blocages, faiblesses et défaillances  
faut-il surmonter concrètement?**

**OU**

**44 questions posées – sans aucun tabou –  
aux Professionnels européens du Transport.**

## Participations à l'enquête

### ⇒ *France*

- ± 60 Groupes et Entreprises sollicités
- > 40% de réponses

### ⇒ *Pays voisins (UK – BNL – D – I – E)*

- ± 40 Groupes et Entreprises sollicités
- ± 25% de réponses

### ⇒ *Participants*

- Groupes US (en Europe), allemands, belges, français
- Entreprises anglaises, belges, françaises

## ⇒ *Entreprises*

- 67% opèrent des trafics Express à délais garantis et de Messagerie Rapide...
- 53% exercent en outre d'autres activités (Lots complets, Commission de transport Overseas, Op. en douane, Logistique, Entreposage)...
- 3400 sites de groupage exploités via
  - Un « hub » national (ou deux) pour 87%
  - Un « hub » européen pour 55%

- 14.000 lignes de « groupage » quotidiennes soit...
- ± 30.000 circulations de Poids Lourds/nuit
- 5/6 jours par semaine : 300 jours/an

## ⇒ *Entreprises*

- Hubs
  - Région parisienne (CDG/Garonor – Gennevilliers – Marne la Vallée)
  - Bruxelles – Rhénanie-Westphalie – Midlands
- Chiffre d'affaires annuel
  - 26% < à 250 Mio €
  - 27% entre 251 et 500 Mio €
  - 47% > à 500 Mio €
- 74% des réponses proviennent d'Entreprises employant plus de 2.000 collaborateurs en « Groupage »
- 80% des Entreprises sont propriétaires ou exploitantes de caisses mobiles surtout utilisées sur Route.

- ⇒ *Les hommes :*
  - 80% des réponses, signées par PDG – DG – DG Délégué
  - 20% par Directeur Europe / Opérations / Stratégie
  
- ⇒ *Expérience dans le TCRR :*
  - 80% des hommes l'ont personnellement pratiqué
  
- ⇒ *Dissémination demandée du rapport :*
  - 74% vers les Directions Générales
  - 26% vers les Directions Opérationnelles / Stratégiques
  
- ⇒ *Très large distribution du rapport dans les Entreprises :*
  - Quatre fois le nombre de réponses reçues

⇒ Q 14

- Souhaitable (au sens de « Kyoto »)
- Nécessaire
- Utile
- Moderne
- Dépassé

*avec « Kyoto » - hors « Kyoto »*

|     |   |      |
|-----|---|------|
| 35% | - | N/A  |
| 27% | - | 41%  |
| 19% | - | 29%  |
| 11% | - | 18 % |
| 8%  | - | 12%  |

⇒ Q 11

- 27% sans difficulté majeure
- 66% avec certaines difficultés surmontables

(soit 93% d'opinions plutôt favorables)

⇒ Q 13 :

- 7% : tout à fait capable (de s'adapter)
  - 7% : relativement...
  - 73% : pas suffisamment...
  - 13% : ne sait pas
- } 14%

⇒ Q 16/17 :

|         | <u>en France</u> | - | <u>en Europe</u> |
|---------|------------------|---|------------------|
| • Sait  | 7%               | - | 7%               |
| • Peut  | 60%              | - | 53%              |
| • Veut  | 13%              | - | 13%              |
| • NSPP* | 20%              | - | 27%              |

\* NSPP : ne se prononcent pas

⇒ **Q 15.1 ( Difficultés dûes)**

- 29% : à des EFH trop peu innovantes et à leur système de production inadapté
- 20% : à un corps social arc-bouté à des prérogatives dépassées
- 19% : à une infrastructure dépassée car non interopérable
- 18% : à un enfermement de certaines EFH dans leur « Blockhaus national »
- 14% : à une insuffisance de Nouveaux Entrants

⇒ Q 15.2 (Difficultés dûes)

- 29% : à des Etats-actionnaires trop peu sensibilisés par le fret vs les Voyageurs(-Electeurs).
- 25% : à des Ministères des Transports « désarmés » par l'ampleur du problème du fret et sa remise à plat – en termes de temps – et de lourds besoins en investissements d'infrastructures et de production.
- 23% : à une Commission européenne peu entreprenante en mesure de court et moyen termes
- 23% : à un Parlement européen très éloigné des problèmes du transport du fret

## Le TCRR, on aime... MAIS

### ⇒ Q 18

- 36% : Déconnecter totalement le fret ferroviaire du transport des voyageurs au sein d'une entité spécifique
- 34% : Doter le fret ferroviaire d'une infrastructure moderne – dédiée – au moins sur les grands axes d'échanges

⇒ Q 20

- 20% : HLR et MAD des UTI sur les plates-formes intermodales
- 20% : Tarifs compétitifs
- 20% : Adéquation du plan de transport aux besoins
- 11% : Situation géographique des plates-formes
- 11% : Fréquence des services
- 9% : Qualité des sillons

Soit 87% pour ces six critères (sur dix possibles)

⇒ Q 21

- 25% : Taux de fiabilité du service
- 18% : Taux de ponctualité des trains à l'arrivée au portique
- 15% : Taux de qualité du service
- 15% : Respect de l'heure de départ des trains

Soit 73% pour ces quatre critères (sur huit possibles)

⇒ Q 22

|  | Express à<br>délais garantis | Messagerie<br>Rapide | Palettes... |
|--|------------------------------|----------------------|-------------|
| <b>Vitesse c<sup>ale</sup></b> des trains            | 160 / 170 km/h               | > 140 km/h           | > 140 km/h  |
| <b>Taux de qualité</b><br>des trains revendiquée     | 98 / 99 %                    | > 96 %               | 93 / 95 %   |
| <b>Taux de fiabilité</b><br>du service               | 98 / 99%                     | > 96 %               | > 96 %      |
| <b>Taux de ponctualité</b><br>des trains au portique | 0 / 10'                      | 0 / 15'              | 0 / 30'     |
| <b>Efficacité des manutentions</b><br>aux portiques  | 0 / 15'                      | 0 / 15'              | 0 / 30'     |

⇒ Q 23.1

- 27% : A proximité d'un échangeur routier
- 26% : A proximité d'une agglomération
- 18% : Sur un terminal Route-Rail
- 14% : Sur un Aéroport (fret)- Route-Rail (Express)

Soit 75% pour ces quatre critères (sur huit possibles)

\* : PFI : Plates-Formes Intermodales

⇒ Q 23.2

- 27% : Jours et heures d'ouverture des PFI
- 24% : Efficacité et réactivité de l'Opérateur de PFI
- 23% : Jours et heures d'activité des équipes de manutention

Soit 74% pour ces trois critères (sur cinq possibles)

## ⇒ Q 23.3

- 24% : Enlèvement et livraison des UTI à la demande
- 20% : Possibilité d'effectuer les opérations de douane sur le site
- 18% : Capacités de stockage court des matériels
- 16% : Possibilités d'implanter des surfaces d'entreposage et d'y réaliser des prestations logistiques
- 11% : Prestations annexes : entretien, maintenance, station-service
- 11% : Capacité de stockage long des matériels

## Un TCRR plus efficace

⇒ Q 24.1

Oui : 87 %

Non : 13 %

⇒ Q 24.2

Oui : 94 %

Non : 6 %

Sans commentaires!

⇒ Q 24.3

- Un guichet unique :
  - 24% : Couvrant attribution & gestion du sillon
  - 24% : Régissant la traction du train portique/portique
- 21% : Une Convention internationale « obligatoire » couvrant le TIM/TCRR (au modèle CMR) pour éliminer le vide juridique actuel
- 19% : Des règles uniformes – transfrontières – de fonctionnement du service
- 12% : Construction conjointe entre les partenaires du plan de transport

⇒ Q 25

Oui : 71 %

Non : 29 %

⇒ Q 26

Oui : 100 %  
(ex 71%)

## Quelles aides pour un TCRR Haut de Gamme?

### ⇒ Q 27.1

- 46% : Une Convention / une Charte (type 96/20) engageant solidairement tous les partenaires, cautionnée par l'Etat et/ou la CE

et en même temps

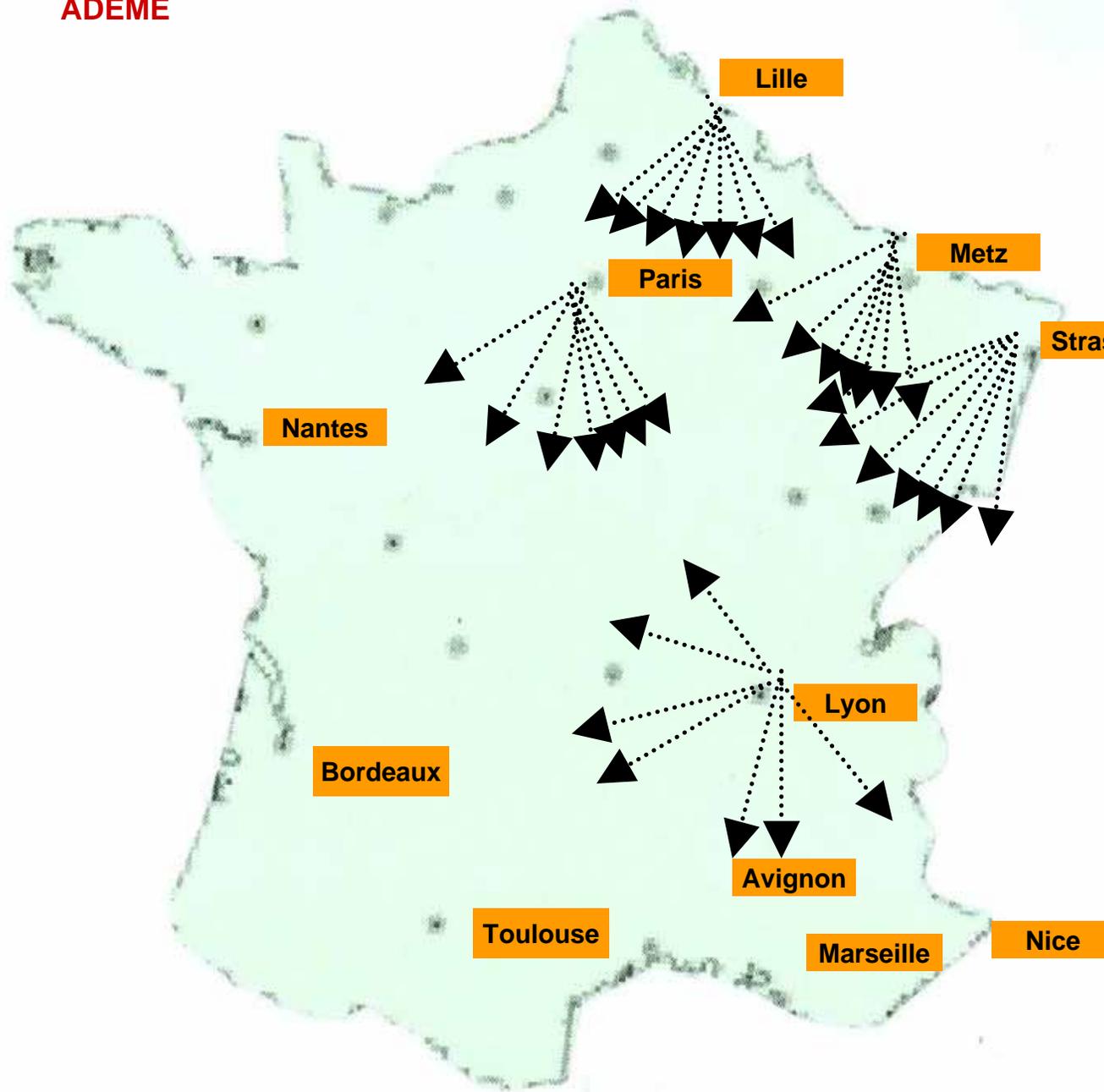
- 46% : Une aide financière pour les 4 ou 5 premières années pendant la montée en puissance (cf Autoroute de la Mer Toulon/Rome cumulant 3 aides)

### ⇒ Q 27.2

- 73% des réponses soutiennent l'idée d'une aide MARCO POLO pour un projet national.

3.000 transports / jour combinables

« Nous avons des flux considérables entre l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne et la France qui pourraient utiliser le TCRR. Et seul nous intéresse un TCRR Haut de Gamme... »

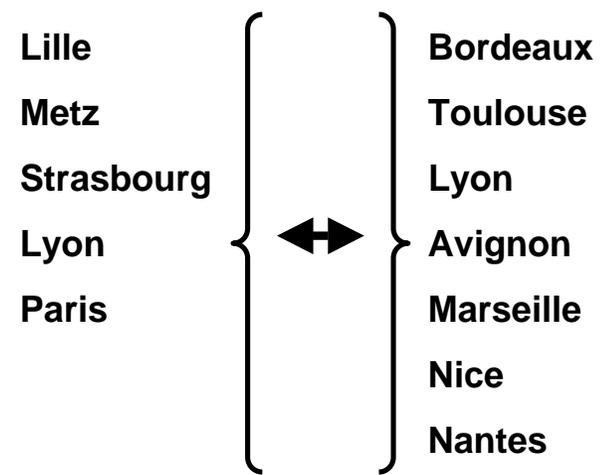


**EXPRESS**

- > 170 km/h
- TBE
- 6 jours/semaine
- Saut de nuit

**MESSAGERIE**

- 140 km/h
- 5 jours / semaine



350 Millions de Producteurs  
et Consommateurs sur un  
territoire accessible uniquement  
par Route et Rail

