



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 délais garantis | Messagerie Rapide | Palettes... |
|--|------------------------------|----------------------|-------------|
| Vitesse c^{ale} des trains | 160 / 170 km/h | > 140 km/h | > 140 km/h |
| Taux de qualité des trains revendiquée | 98 / 99 % | > 96 % | 93 / 95 % |
| Taux de fiabilité du service | 98 / 99% | > 96 % | > 96 % |
| Taux de ponctualité des trains au portique | 0 / 10' | 0 / 15' | 0 / 30' |
| Efficacité des manutentions 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

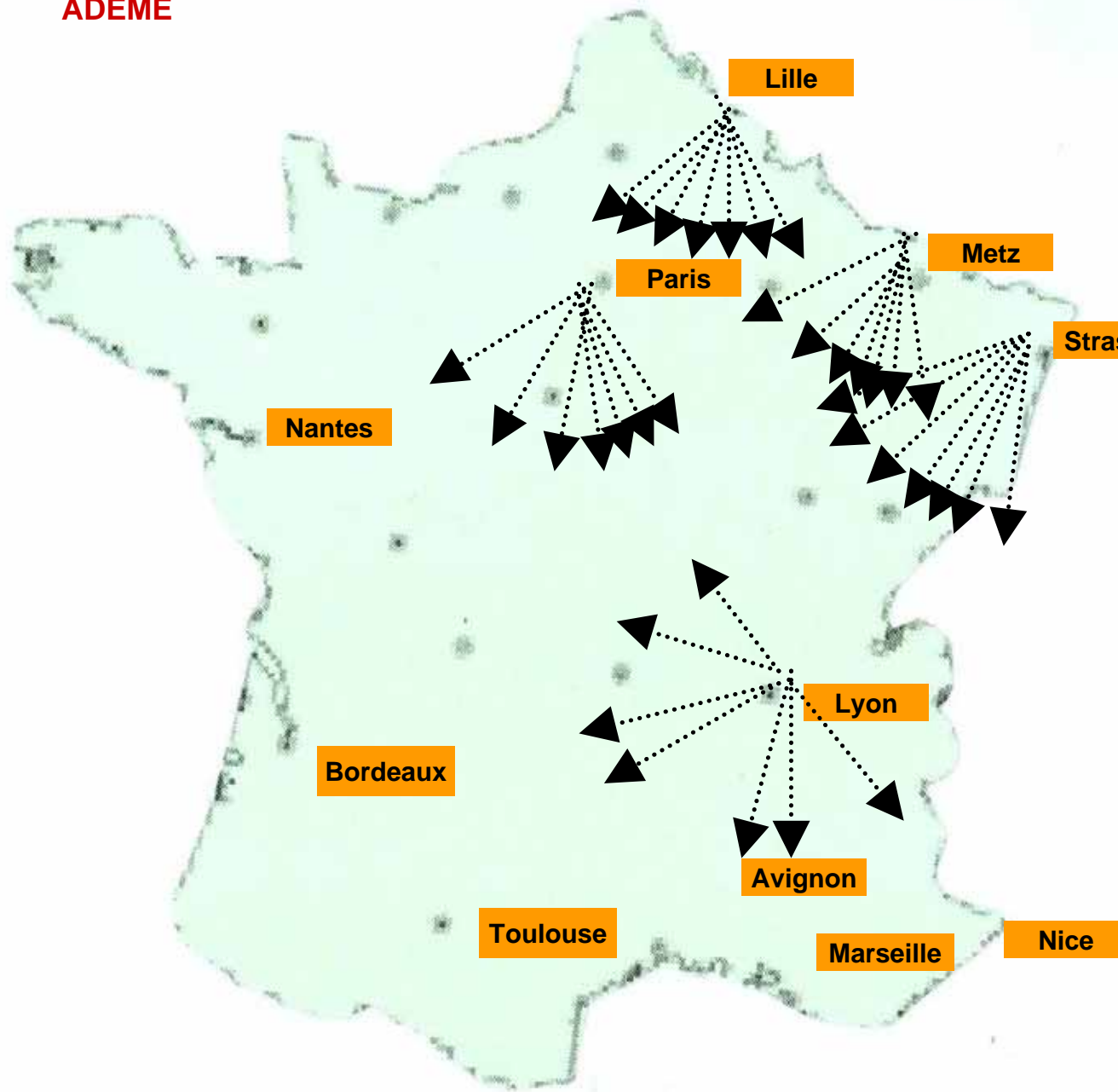
- 46% : Une aide financière pour les 4 ou 5 premières années pendant la montée en puissance (cf Autoroute de la Mer Toulon/Rome cumulant 3 aides)

⇒ 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... »

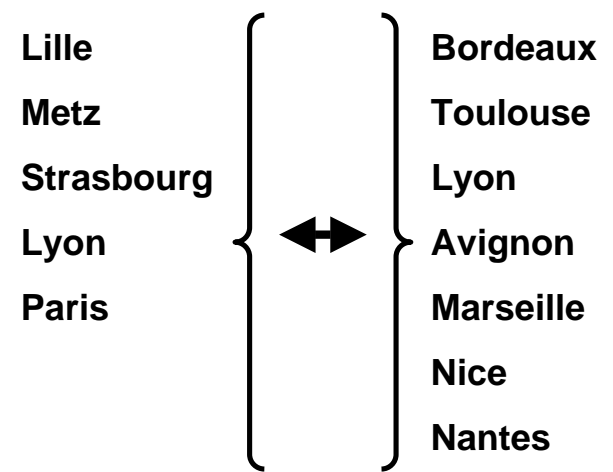


EXPRESS

- > 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

