



**Conseil économique
et social**

Distr.
RESTREINTE

Document de séance No. 4 (2005)
24 mars 2006

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique
(29 et 30 mars 2006)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU
(Quarante-cinquième session, 30 mars 2006,
point 7 de l'ordre du jour)

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

Transmis par le GETC



Groupement National
des Transports Combinés

GNTC

POUR UN PRODUIT HAUT DE GAMME

« EXPRESS - MESSAGERIE – GROUPEMENT LOURD »

EN

TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE ?

ENQUETE DE SENSIBILITE

AUPRES

DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT

Convention n° 0403C0063 du 27.12.2004

RAPPORT FINAL

Janvier 2006

TABLE DES MATIERES

1 - L'ENQUETE ET SON CADRE	p. 5
1.1 – Groupage et Modernité	p. 7
1.2 – Groupage et Transport Combiné Rail-Route	p. 9
1.3 – credo : La Qualité du Service au Client	Notre p. 10
1.4 – Organisation du questionnaire	p. 11
1.5 – de pilotage	Comité p. 12
 2 - CONSTATATIONS ET ENSEIGNEMENTS	 p. 13
2.1 – Profils : Les Entreprises et les Hommes	p. 15
2.2 – Le TCRR, on aime, MAIS...	p. 16
2.3 – difficultés pour le TCRR ?	Quelles p. 18
2.4 – Le TCRR – Quels avantages et quels critères de choix ?	p. 19
2.5 – TCRR Haut de gamme : Fiabilité et Qualité	p. 20
2.6 – TCRR et Plates-Formes Intermodales	p. 23
2.7 – TCRR – Partenariats et Bonnes Pratiques	p. 25
2.8 – TCRR et Tarifs de traction ferroviaire	p. 27
2.9 – Des Projets-Pilotes d'intérêt général, aidés	TCRR – p. 28
2.10 – TCRR – Formation, Information (et Promotion)	p. 29
 3 – FLUX ET AXES IDENTIFIES	 p. 31
3.1 – Trafics domestiques (France)	p. 33
3.2 – Trafics intra-européens	p. 34

4 – PROPOSITIONS DE PLAN D’ACTIONS

p. 37

4.1 –

Opérateurs Intégrateurs ?

Pour des

p. 42

4.2 – Bruxelles au TCRR : Je t’aime moi non plus...

p. 43

4.3 –

Convention internationale pour le TCRR...Quand ?

Une

p. 44

4.4 –

Plates-Formes Intermodales (PFI)...

Quelles

p. 44

4.5 –

Guichet Unique : Sillon – Traction – Conducteur

Pour un

p. 45

4.6 – Express Colis Légers vs Express Tous Poids

p. 46

4.7 – Former, Informer, Promouvoir

p. 49

4.8 – Une Puissance publique qui s’engage...

p. 49

5 – ANNEXE

p. 55

Questionnaire d’enquête

Durant de nombreuses années, le Transport Combiné Rail-Route a été utilisé par les professionnels du transport de fret pour acheminer sur certains grands axes leurs trafics de messagerie rapide, de petits lots regroupés voire même leur fret express.

Aujourd'hui toutes ces activités sont intégralement confiées à la Route qui a su s'adapter aux besoins de nos entreprises.

Prenant acte de ce constat, l'étude ci-dessous avait comme objet d'identifier les causes de ce « désamour » et de recenser les actions à mener pour encourager les Transporteurs à faire à nouveau confiance au Transport Combiné Rail-Route.



L'étude se décompose en quatre parties qui sont dans l'ordre :

- ⇒ L'Enquête et son cadre
- ⇒ L'analyse des réponses obtenues et les enseignements qui en découlent
- ⇒ Un court chapitre sur les flux et axes privilégiés par les professionnels
- ⇒ Nos propositions de plan d'actions établies à partir des souhaits émis.

Pour faciliter la lecture de notre dossier, nous avons joint en annexe un exemplaire de l'enquête



Rappel de quelques définitions :

- ⇒ Le Transport Combiné Rail-Route (TCRR) est un transport intermodal dont les parcours principaux, en Europe, s'effectuent par rail, et dont les parcours initiaux et terminaux, par route, sont les plus courts possibles.

Cette définition est extrapolée du document établi conjointement en 2001 par ONU-CEE, CEMT-OCDE et la Commission Européenne (DG TR.EN).

Le TCRR se décline en Transport Combiné Accompagné (TCA) ou Non Accompagné (TCNA), intégrant aussi Ferroutage, Route Roulante et Autoroute Ferroviaire.

Les équipements de transport qu'il utilise sont les caisses mobiles, les conteneurs, les semi-remorques ou Unités de Transport Intermodales (UTI).

Le TCRR est donc intra-européen en particulier dans son objectif de favoriser le transfert de trafics routiers de marchandises vers le Rail, là où il est pertinent. Ceci justifie donc pleinement une parfaite interopérabilité Route-Rail des équipements utilisés, en particulier aux plans des poids et dimensions avec la Directive 96/53/CE.

- ⇒ **Entreprise ferroviaire** : toute entreprise à statut public ou privé fournissant des services pour le

transport de marchandises (et/ou de voyageurs) par le rail. Dans l'Union européenne, elle doit être titulaire d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité.

- ⇒ **Opérateur de transport combiné** : entreprise acquérant la traction ferroviaire – en général sous forme de train complet – auprès des Entreprises ferroviaires, pour commercialiser sa prestation intégrée, au détail, aux professionnels du transport.

- ⇒ **Plate-forme intermodale** : site géographique sur lequel est implanté un terminal rail-route et ses installations de manutentions permettant le transfert des UTI entre les modes, en même temps qu'existe la possibilité de rendre d'autres prestations tant à la marchandise qu'aux équipements eux-mêmes.

1 - L'ENQUETE ET SON CADRE

1.1 - Groupage et Modernité

➔ Le document introductif à notre enquête présente de façon simplifiée les grandes familles d'activités de nos entreprises, à savoir :

- Entreposage et préparation de commandes
- Transport de lots, complets et partiels
- Groupage,

en précisant :

« 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 ».

➔ Cette (r)évolution s'est effectuée comme conséquence de la dominance dans l'industrie et le commerce – au niveau mondial – d'une batterie de nouveaux concepts, dont :

- Stock Zéro
- Qualité Totale
- Juste à Temps

étaient les plus significatifs, les Chargeurs nous adressant une demande toujours plus exigeante, caractérisée par la triple évolution :

- Augmentation de la fréquence des remises
- Réduction du poids moyen des expéditions
- Augmentation des taux de fiabilité et de qualité de service requis.

➔ Plus loin, nous présentons ces activités de groupage – reprises à la question n° 22 – en les segmentant en 3 niveaux de service couvrant synthétiquement la palette des prestations offertes, soit :

- Express à délais garantis : produit A soir/ B matin avant 09h00 (10h00)
- Messagerie rapide : produit Jour A / Jour B (ou C pour les longues distances)
- Groupage de palettes / petits lots : produit Jour A / Jour B-C,

certaines de ces prestations à délais garantis faisant l'objet d'un tracing + tracking en temps réel avec remontée de l'information outre la remise d'une preuve de livraison signée par le destinataire.

➔ La pertinence de nos approches est validée par le Ministère des Transports :

① D'une part, au travers des données extraites de l'Enquête annuelle d'entreprise concernant 2003 (Source : DAEI/SESP).

8.1.4/8.1.5 – Entreprises du secteur « Organisation du transport de fret » (2003)

	Messagerie et fret express	Affrètement	Organisation de transport international	TOTAL
Nombre total d'entreprises	941	484	1.561	2.986
Effectif total salarié et non salarié en équivalent temps complet	78.119	14.050	48.120	140.289 (1)
Rémunérations annuelles (Mio. €)	2.544	545	1.856	4.945
Chiffre d'affaires net (Mio.€)	11.260	4.735	10.755	26.750
Valeur ajoutée HT (Mio.€)	3.001	767	2.228	5.996
Investissements (Mio.€)	158	112	224	494

(1) Répartition : Personnel salarié sédentaire : 106.090
Personnel salarié roulant : 34.199

- ② D'autre part, avec les résultats d'activités de la messagerie et de l'express aux 1^{er} et 2^{ème} trimestres 2005 (SES Informations rapides n° 256/Juillet 2005 et 267/Octobre 2005) :

« Le premier et le deuxième trimestre 2005 se caractérisent par l'amélioration de l'activité nationale de la messagerie « traditionnelle » et de l'express « tous poids ». Les tonnages transportés ainsi que le nombre d'envois progressent. Le nombre d'envois traités en express « tous poids » (poids moyen de l'envoi : 27.4kg) est en forte reprise ; ce rebond stoppe une baisse, continue depuis trois années. Cependant la baisse des poids unitaires pèse sur le chiffre d'affaires, en baisse pour la messagerie traditionnelle, en hausse pour l'express « tous poids ».

L'activité nationale de l'express « colis légers » (poids moyen de l'envoi 4.9kg) est en hausse modérée, tant en envois qu'en chiffre d'affaires.

L'évolution de la messagerie traditionnelle internationale intra-communautaire est contrastée : tonnage et chiffre d'affaires des importations progressent, tandis que les exportations régressent. En express international intra-communautaire, l'activité est en plus forte progression par rapport au national, compte tenu de la croissance du chiffre d'affaires généré par les importations. »

Ces conclusions rejoignent à la fois les constatations tirées de l'enquête de DATAMONITOR « The European Express Market Map 2004 » qui projette en outre une croissance soutenue du marché international du paquet en Europe Occidentale entre 2004 et 2008 et notre propre analyse de la croissance à prévoir sur le 4/5 prochaines années du marché du groupage – pour l'ensemble de ses segments (petits lots, palettes, messagerie, paquet, express) en national mais aussi et surtout en intra-communautaire dans la partie occidentale de l'Union européenne.

Autrement dit : des marchés encore loin de leur saturation.

- ③ Sur ce point aussi le DAEI/SESP conclut comme nous :

« La demande de messagerie s'est accrue ces dernières années du fait des politiques de réduction des stocks des entreprises. En outre est apparue une diversification des services offerts, en fonction de la nature, de la qualité et de la rapidité du service. Les entreprises clientes arbitrent entre qualité et prix, pour établir leur demande, faisant appel soit à la messagerie simple, soit à l'express en national ou en international. Par ailleurs, est apparue une messagerie « intermédiaire »(rapide) qui a su améliorer les délais de livraison tout en gardant une politique tarifaire intéressante. Au sein de l'express, des transporteurs se sont spécialisés dans le traitement des colis légers (moins de 30 kg), souvent uniques (monocolis), par des moyens routiers ou aériens nocturnes, en y intégrant divers services. »

- ➔ Cette description est conforme à celle que nous avons établie qui se trouve ainsi confirmée sous l'ensemble de ses aspects. Quant aux chiffres cités plus haut des résultats de l'enquête annuelle d'entreprises de la DAEI/SESP, ils valident eux aussi, la place prépondérante occupée par les métiers du groupage sous l'ensemble de leurs composantes dans nos sociétés.

1.2 - Groupage et Transport Combiné Rail-Route

Un retour sur le vécu des années 1960/80 permet de mettre en évidence certaines réalités tangibles devant nécessairement être satisfaites pour réussir cette coopération.

- ➔ A cette époque, les membres les plus actifs mais aussi les plus significatifs d'un GNTC plus puissant étaient les plus grandes entreprises françaises de groupage intervenant aussi bien en trafic national qu'international. Et tout naturellement, celles-ci constituaient le fer de lance de notre Groupement.
- ➔ Dans le prolongement logique de cet engagement au sein du GNTC, ces entreprises faisaient confiance au Transport Combiné Rail-Route (TCRR) pour acheminer - déjà en saut de nuit - une part significative de leurs trafics de messagerie puis d'express par des trains-blocs fonctionnant quotidiennement en aller/retour, entre les principaux centres économiques du pays, sous la forme d'une étoile centrée sur la région parisienne.
- ➔ Et de ce fait, le chiffre d'affaires de NOVATRANS - principal Opérateur de transport combiné rail-route en France - était généré à près de 50% par ces transports, soit une part très représentative de son activité.
- ➔ Comme illustration complémentaire de ce « cordon ombilical » entre le TCRR et le groupage tel que nous l'évoquons dans l'introduction à notre enquête, l'Unité d'Affaires (Business Unit) Transports Intermodal et Messagerie (TIM) de SNCF cumulait la double responsabilité du Transport Intermodal et de la Messagerie.

- ➔ Ceci pour témoigner concrètement que le TCRR savait répondre efficacement aux besoins des professionnels au triple plan de la fiabilité, de la qualité et de la compétitivité économique.
- ➔ Pour exprimer mieux encore l'adéquation au fond TCRR – Groupage, il suffit d'aligner lapidairement leurs caractéristiques communes :
 - Même massification sur les mêmes axes (corridors)
 - Mêmes trafics pendulaires échangés entre les grandes métropoles
 - Même importance des distances inter-sites
 - Mêmes sites (plates-formes) de formation et de réception des groupages (trains)
 - Mêmes tractions en services de nuit
 - Mêmes heures de départ et d'arrivée
 - Même répétitivité quotidienne (x5 ou x6/semaine)

qui montrent bien cette complémentarité quasi-idéale entre l'outil et le « produit » qui nous autoriserait presque à identifier un train-bloc du TCRR à un train de nuit de voyageurs.

- ➔ A quoi s'ajoute encore le fait que la prise de décision quant aux choix du mode d'acheminement est exclusivement celle du professionnel – le Groupeur – qui assume pleinement vis-à-vis de ses Clients, son obligation de résultat.
- ➔ D'où la question centrale...Pourquoi la profession brûle-t-elle aujourd'hui ce qu'elle a adoré hier ? Comment expliquer ce virage à 180° d'entreprises qui ont toutes, ou presque, transféré sur la route, leurs acheminements de nuit, en se compliquant l'existence et en augmentant leurs risques. De fait, fin 2005, la situation se résume ainsi :
 - Plus aucun Groupeur, ou presque, n'est adhérent au GNTC
 - NOVATRANS a vu son CA « Groupage » réduit aujourd'hui à peu de chose
 - L'Unité d'Affaires – Transports Intermodal et Messagerie (TIM) de SNCF Fret a perdu sa composante « Messagerie » en 2004
- ➔ D'où une fois encore la légitimité de ce questionnement et notre volonté d'identifier les vraies raisons de ce « désamour » afin de lister les initiatives qu'il faudra prendre – par qui, auprès de qui, à quelle vitesse et pour quels résultats – pour recréer une dynamique de confiance reposant sur un produit haut de gamme satisfaisant les besoins du marché. Rien qu'en cela, notre enquête trouve sa légitimité en France et dans nos pays voisins d'autant plus que tous ceux-ci sont lourdement et directement dépendants de nos faiblesses françaises.
- ➔ Sans omettre de prendre en compte dans notre démarche, la nécessité de rééquilibrer le recours actuel à la route en faveur d'un mode de transport alternatif plus économe en énergie fossile, moindre émetteur de gaz à effet de serre et de polluants, privilégiant le développement durable. En même temps, ce transfert doit accroître la sécurité et réduire les risques liés à la conduite de nuit quelles que soient les conditions atmosphériques, les congestions routières en particulier lors des grands transhumances touristiques où doivent co-exister sur le réseau (auto-)routier poids lourds et voitures particulières dont certaines tractent des caravanes sur de longues distances. On ne négligera pas enfin

la question du coût des carburants qui n'était pas encore, lorsque nous avons programmé cette étude aux niveaux où ils sont aujourd'hui.

Tous éléments qui militent eux aussi en faveur d'un TCRR performant.

➔ Enfin comme le précise justement le DAEI/SESP que nous citons une nouvelle fois :

« L'enquête (Transporteurs) constitue un système d'observation permettant de dégager une mine d'enseignements et de repérer les potentialités de transfert modal (pratiques antérieures, raisons de choix du mode et des opérateurs) tout en affinant la description d'une organisation relativement complexe mettant en jeu une pluralité d'acteurs et un recours possible à plusieurs modes de transport impliquant le passage des marchandises par des lieux intermédiaires, les plates-formes de fret, en particulier lorsque les envois participent à un groupage. »

C'est bien le cas ici !

1.3 - Notre credo : La Qualité du Service au Client

- ➔ Toujours à partir des années 1980, la Qualité s'est imposée comme une préoccupation essentielle dans l'appréciation des services délivrés au Client.
- ➔ Qu'il s'agisse de principes de fonctionnement de Groupes tel que TOYOTA (Kanban puis Kaizen) ou FORD et sa formule « magique » :

The Right PN*
At the Right Place
In the Right Quantity
In the Right Condition
At the Right Time
For the Right Cost

JUST IN TIME

ou celle de TESCO, plus ramassée,

The Right Product
At the Right Time
At the Right Place

For the Right Price

comme de l'ouvrage

« **LE PRIX DE L'EXCELLENCE** »

de Tom PETERS et Robert WATERMAN publié en 1982 aux Etats-Unis (et régulièrement réédité depuis) faisant largement référence à la Qualité comme l'un des huit éléments moteurs de l'Entreprise, tous ces concepts ont été à l'origine de la certification Qualité de nos entreprises selon les normes :

ISO 9001/2 et ISO 14000,

nos activités s'inscrivant dans une gestion efficace de la Supply Chain soumise aujourd'hui à cette contrainte d'une Qualité omniprésente.

→ Aujourd'hui donc, sans ambiguïté ni contestation :

LA QUALITE EST UN DU

* Part Number

1.4 - Organisation du questionnaire

- Afin de faciliter à la fois la prise de contact initiale avec l'enquête en même temps que l'exploitation rationnelle des réponses obtenues, le Questionnaire a été découpé en trois grands ensembles inégaux :
- Questions 1 à 10 dont l'objet est de connaître le plus précisément possible le profil des Hommes et des Entreprises ayant participé à l'enquête
 - Questions 11 à 27 qui constituent le fonds même de l'étude relative au TCRR.
Afin de sérier au mieux les éléments constitutifs de la problématique TCRR – Groupage, nous avons choisi de sous-segmenter cet ensemble en plusieurs groupes pour en rendre la lecture, l'analyse et l'interprétation des résultats plus claires (cf. Annexe).
 - Questions 28 et 29. Leurs objectifs est de lister les relations et les quantités combinables, sans que les Entreprises du secteur ne s'engagent puisque le questionnaire préserve intégralement l'anonymat des participants. Il faut par conséquent donner aux informations collectées, un caractère purement indicatif.

1.5 - Comité de pilotage

- ➔ Le Comité de pilotage a été composé des partenaires du projet :
- ADEME, Direction de l'Air, du Bruit et de l'Efficacité Energétique, qui a assuré 50% du financement de l'étude,
 - GNTC (GROUPEMENT NATIONAL DES TRANSPORTS COMBINES) et le
 - GETC (GROUPEMENT EUROPEEN DU TRANSPORT COMBINE) responsables des autres 50% des coûts.
 - Nous l'avons complété par le Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer représenté par la Mission pour le Transport Intermodal de la DGMT et par son service DAEI/SESP en charge des études et statistiques
 - ainsi que la Direction Générale de la Société NOVATRANS, principal Opérateur avec lequel nous coopérons au jour le jour dans l'exploitation de nos trafics nationaux et intra-européens en TCRR.
 - De plus, la Présidence de l'UIRR (UNION INTERNATIONALE DES SOCIETES DE TRANSPORT COMBINE RAIL ROUTE) a accepté de témoigner de son soutien bienveillant en diffusant l'enquête auprès de l'ensemble de ses membres européens.
- ➔ Il nous est agréable de préciser que ce comité a fonctionné de façon constructive et efficace en consolidant toutes ses expertises pour améliorer le questionnaire au fond et dans sa forme. Cette professionnalisation lui a permis de gagner en crédibilité vis-à-vis des Groupes et Sociétés sollicités, ce qui n'a pu qu'encourager ceux-ci à participer à l'enquête.

2 - CONSTATATIONS & ENSEIGNEMENTS

2.1 - Profils : Les Entreprises et les Hommes

→ Par rapport au nombre d'entreprises approchées (± 60 pour la France et ± 40 pour les pays voisins), le taux de participation exploitable s'élève respectivement pour la France à un peu plus de **40%** alors qu'il se situe pour les pays voisins à près de **25%**, sachant que dans ces deux cas de figures, nous avons limité nos contacts aux groupes ou sociétés dont les activités de groupage s'exercent au moins au niveau national – à de très rares exceptions. Par rapport aux chiffres du Ministère (DAEI/SESP – Enquête annuelle d'entreprises page 2) cités plus haut, ceci restreint significativement le nombre d'entreprises contactées tout en augmentant à contrario la valeur de l'échantillon.

→ Des entreprises ayant répondu, **67%** opèrent à la fois des trafics d'express à délai garantis, de la messagerie rapide et des groupages de palettes et **53%** exercent en outre d'autres activités telles que : transport de lots complets, opérations en douane, commission de transport Overseas, logistique (entreposage, préparation de commandes, etc).

→ Ces mêmes entreprises exploitent environ **3400 sites** de groupage/dégroupage ; elles opèrent toutes un, voire deux « hubs » nationaux – selon la nature des activités et la géographie du pays, outre un « hub » européen pour les Majors.

Les sites considérés sont des sites propres auxquels il faudrait ajouter ceux exploités par des correspondants ou des agents.

→ Ces mêmes entreprises exploitent quotidiennement \pm **14.000 lignes** de groupage, **ce qui représente près de 30.000 mouvements de poids lourds par nuit**, 5 à 6 nuits par semaine.

→ **74% des entreprises participantes comptent plus de 2.000 collaborateurs « groupage », panel représentatif dans lequel on retrouve :**

- des Groupes américains implantés en Europe
- des Groupes européens (Allemands, Belges, Français)
- des Entreprises anglaises, allemandes, belges, françaises

représentant

- des Intégrateurs
- des Opérateurs de réseaux européens et nationaux
- quelques Messagers régionaux

→ **87% des entreprises opèrent à partir d'un hub national pendant que 55% exploitent un hub européen.**

En France, ces hubs nationaux sont localisés en Région parisienne :

- entre CDG et Garonor
- Gennevilliers
- Marne la Vallée...

En Europe, ils sont situés :

- à Bruxelles

- dans les Midlands (UK)
 - en Rhénanie – Westphalie (All.)
 - en Région parisienne
- ➔ **Le Chiffre d'affaires annuel en Groupage de ces entreprises, exprimé en euros, s'élève pour :**
- **26% à moins de 250 M. Euros**
 - **27% entre 251 et 500 M. Euros**
 - **47% au-dessus de 500 M. Euros**

➔ **Les correspondants de l'enquête sont les suivantes :**

- **80% des réponses sont signées par le Président Directeur Général, un Directeur Général, un Directeur Général Délégué, etc.**
- **20% par le Directeur Europe, le Directeur des Opérations ou le Directeur de la Stratégie.**

➔ **Nos correspondants dans ces entreprises ont la responsabilité des :**

- **Groupages nationaux pour 34%**
- **Groupage transfrontières pour 14%**
- **Tout le Groupage pour 47%**
- **Groupage et autres activités pour 27%**

soit un total supérieur à 100 du fait de possibles recouvrements.



Ce qui confirme :

- la crédibilité de l'enquête et son réel impact sur les entreprises sollicitées
- l'intérêt porté par les entreprises au TCRR

➔ **Rapport final. A qui l'adresser dans votre entreprise ?**

- **74% à la Direction Générale**
- **26% aux autres Directions (cf. ci-dessus)**

Nous avons particulièrement apprécié la demande de diffuser, en moyenne, notre rapport à plus de trois destinataires par entreprise. Ceci démontre bien l'intérêt porté potentiellement au TCRR et témoigne de la crédibilité du questionnaire et du fort intérêt qu'il a suscité.

➔ Ce profil ne serait pas complet s'il n'abordait pas la question des relations des hommes et des entreprises avec le TCRR...

Des réponses reçues au questionnaire, il ressort que plus ou moins :

- **80% des hommes ont personnellement pratiqué le TCRR et**
- **80% des entreprises sont propriétaires ou exploitent des caisses mobiles**
(Question 9)

alors que

- **47% des entreprises utilisent ces caisses en TCRR national contre**

- **40% seulement qui les utilisent en TCRR intra-européen (transfrontière)**

Ces deux dernières données expriment que la majorité – à l’instar des entreprises allemandes – exploitent principalement ces matériels par route par défaut du système ferroviaire, mettant en évidence l’interchangeabilité des caisses au sein d’un réseau intégré.

2.2 - Le TCRR, on aime, MAIS...

- La lecture globale des réponses conduit à un premier groupe de constatations importantes.
- Les entreprises de groupage sont très majoritairement intéressées par le TCRR. Ceci ressort des réactions à la question 11 où les réponses reçues **marquent à hauteur de 93% la bonne disposition de ces entreprises en faveur d’un TCRR qui répondrait techniquement et économiquement à leurs besoins sur certains axes lourds**, sans méconnaître pour certaines d’entre elles que cette conversion nécessiterait de modifier une partie de leur organisation.
L’une écrit :

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

et une autre :

« ...We could use Combined Transport (CT) without any major problems... »

- **Respectivement 60%, 13% et 7% soit un total de 80% des entreprises expriment leur conviction que le transport ferroviaire peut, veut et sait s’adapter aux besoins d’un TCRR efficace, moderne et compétitif à l’image du Transport Routier de Marchandises (TRM) face à 20% qui ne se prononcent pas ou “votent contre”**. Et ces dernières ont la dent particulièrement dure (question 16) :
« ...Le Transport ferroviaire ne VEUT pas s’adapter aux besoins... »
« ...Le Transport ferroviaire SAIT quelle est sa mission mais ne VEUT pas... »
« ...Les Transport ferroviaire PEUT : L’Entreprise ferroviaire historique PEUT s’adapter si elle le VEUT ; mais elle ne montre aucune volonté positive vis-à-vis des attentes des Clients, ni signe fort de changement rapide. Sa seule préoccupation, augmenter ses tarifs... »
« We are unsure that SNCF knows, can, wants... »
« ...En France, le Transport ferroviaire ne SAIT pas, ne VEUT pas, ne PEUT pas... »
- **En Europe (question 17), ces pourcentages deviennent respectivement 53%, 13% et 7% soit 73% contre 27%**. La présence de frontières technico-administratives explique certainement un doute plus fort.

« ...In Europe, Rail transport WANTS to adapt to the needs... »
« ...Le Transport ferroviaire PEUT mais il faut casser la chasse gardée que représente la traction ferroviaire dans chaque pays... »
« ...Comment faire pour qu'au « blablaba » politique soient substitués les milliards d'euros nécessaires aux investissements en faveur du fret ferroviaire... »

- La remarque suivante résulte du rapprochement de commentaires faits à diverses questions ; elle exprime le destin européen du TCRR :

« ...C'est au niveau européen que le TCRR trouvera son second souffle... »
« ...Le TCRR est la solution d'avenir sur les relations longues intra-européennes... »
« ...L'avenir du TCRR est en Europe et c'est à la CE de prendre le pas sur les Etats et les structures nationales en imposant ses vues... »
« ...C'est sur le segment européen que le TCRR joue son avenir et trouve sa raison d'être... »

Et pourtant à Bruxelles, le TCRR est un orphelin quasi abandonné.

- ➔ Nonobstant la confiance exprimée par les entreprises en faveur du TCRR, il en va tout autrement lorsqu'il s'agit du transport ferroviaire pris dans son ensemble et sa capacité à s'adapter à la demande (question 13). **A 14% de Groupeurs le regardant comme tout à fait ou relativement capable, s'opposent 86% qui le caractérisent comme pas suffisamment capable ou ne sachant pas s'adapter...**

Trois commentaires pour illustrer ce positionnement :

« ...Rail is unreliable based on passenger schedules... »
« ...Rail transport is today not sufficiently capable to meet the demand... »
« ...Après le boom de la décade 1980, l'Entreprise ferroviaire historique et l'Opérateur ont perdu le rythme et le TCRR ronronne gentiment en national mais aussi et surtout en transfrontière intra-européen sans offrir - loin s'en faut - le service attendu... »

- ➔ « ...Le TCRR est nécessaire et souhaitable... » (question 14)
« ...Le TCRR en Europe est nécessaire... »
« ...Le TCRR est souhaitable selon Kyoto. C'est la solution d'avenir... »
« ...Combined Transport (CT) is technically desirable... »
« ...Le TCRR est nécessaire ; au-delà de la protection de l'environnement, il peut limiter la congestion des axes routiers (Kyoto)... »
« ...CT is desirable (Kyoto)... »

MAIS

« ...Il est inadapté en qualité, en fiabilité, en prix... »
« ...Il est dépassé... »
« ...Outdated... »

« ...Inadapté aux contraintes du marché d'aujourd'hui... »

- Au total selon que l'on intègre ou non l'incidence de Kyoto et la protection de l'environnement :
 - **88% du panel le considèrent comme utile, nécessaire et moderne contre 57% dans le second cas. Cette constatation est encourageante alors même que ± 10% seulement le regardent comme dépassé.**

- En résumé, le TCRR en tant que tel dispose toujours d'un réel capital de confiance et pour beaucoup, son destin est clairement européen mais s'il est nécessaire, utile et souhaitable comme mode de transport, son environnement ferroviaire est totalement dépassé et justifie une très sérieuse remise à niveau ici en même temps qu'à Bruxelles – où une vigoureuse relance stratégique est souhaitée. Ce qui tombe à pic début 2006 avec la sortie du LIVRE BLANC 2 ?

2.3 - Quelles difficultés pour le TCRR ?

- Ce thème est l'objet de la question 15, scindée en deux parties, pour identifier distinctement ces difficultés sous les angles techniques (15.1) et politique (15.2). 15.1 est directement prolongée par la question 18 qui envisage trois pistes possibles pour modifier la donne et améliorer le fonctionnement du TCRR.
- Des cinq pistes proposées comme causes des difficultés au plan technique (15.1), les entreprises du panel ont établi le classement suivant :
 - **29% considèrent que les Entreprises ferroviaires historiques (EFH) sont trop peu innovantes et que leur système de production n'est pas adapté.**
 - **± 20% nomment à égalité :**
 - **Un corps social arc-bouté à des prérogatives acquises**
 - **Une infrastructure dépassée car non interopérable**
 - **Un système de transport trop fragmenté en Europe derrière des frontières technico-administratives bloquantes.**
 - **14% seulement relie ces difficultés à une insuffisance de nouveaux entrants transeuropéens.**
- Au plan politique (15.2), quatre options étaient envisagées sachant que la référence au TRM faisait plutôt figure d'intrus (même si ce dernier est bien identifié comme une des causes des difficultés à s'établir que connaît le TCRR). En réalité, ce même TRM doit surtout être regardé comme le modèle à reproduire...
 - **Avec 29% des voix, les Etats-actionnaires sont regardés comme très peu sensibilisés à la problématique du fret car d'abord intéressés par les voyageurs (-électeurs).**

- **Suivent avec 25%, les Ministères des Transports « désarmés » par l'ampleur du problème du fret vis-à-vis du temps nécessaire à sa remise à plat et leur confrontation à des besoins lourds en investissements d'infrastructures et de production...**
- **La Commission européenne (DG TR.EN) - peu entreprenante en mesures de court et moyen termes - et le Parlement européen, très éloigné des problèmes du transport figurent avec 23% dans les deux cas.**

Les faibles écarts enregistrés ici expriment bien la conviction des entreprises que les institutions nationales et européennes sont totalement défailtantes et que de gros efforts sont à faire.

Quant aux commentaires, deux ou trois suffisent pour illustrer l'état d'esprit des professionnels :

« ...Le TCRR est un énorme chantier en France : il faut attaquer vigoureusement le problème au fond... »
« ...Il est urgent de mettre un terme à la lenteur française et aux coups de frein tantôt de l'Etat, tantôt de l'Entreprise ferroviaire dont les motivations nous échappent... »
« ...Quant aux difficultés politiques, force est de constater que le TCRR fait la course en tête... »

→ La question 18 se situe dans le prolongement direct de 15.1 en abordant au fond l'organisation de SNCF. Que faire afin que celle-ci dispose des moyens nécessaires pour réussir le TCRR, le positionner compétitivement sur le marché des transports de marchandises et regagner la confiance des clients vis-à-vis du système actuel qui n'a pas fait ses preuves en France. De l'avis du panel, cela passe d'abord par la déconnexion totale du fret ferroviaire vs le transport des voyageurs au sein d'une entité spécifique et dans le prolongement de cette mesure, doter le premier d'une infrastructure dédiée au moins sur les grands axes (de massification) : **70% sont favorables à ce plan contre 30% qui accepteraient un meilleur équilibre de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire dans le cadre d'un traitement du fret réellement équitable.**

Exprimé plus lapidairement, 70% du panel ne croient plus à l'efficacité d'un tel arrangement.

« ...As the infrastructure is outdated and not interoperable (see 15.1) it is necessary to invest for rail freight in a modern and dedicated infrastructure on major freight corridors... »

Mais on a aussi :

"...La décision n'est pas de déconnecter mais de prioriser les flux... »

« ...Déconnecter...Le TCRR ne doit plus être le parent pauvre des voyageurs... »

« ...Déconnecter...et ensuite doter le TCRR d'une infrastructure dédiée... »

(Cela a déjà été réalisé dans tous les autres modes de transport à la satisfaction des utilisateurs. Des moyens et des coûts bien identifiés sans confusion possible permettant pour le fret de rajeunir l'Entreprise ferroviaire historique par l'Entreprise ferroviaire nouvelle...modernisée et innovante).

2.4 - Le TCRR – Quels avantages et quels critères de choix ?

→ Etonnement, la question 19 sur les avantages qu'apporte(ra)it le TCRR à l'Entreprise ne donne pas lieu à de très longs développements. Quant au classement de ces avantages, quatre se tiennent dans un mouchoir : 21 à 17%.

- Le premier d'entre eux avec **21%** se réfère à la **sensibilité de l'entreprise au développement durable, la réduction des nuisances i.e. la pollution de l'air (CO – SO₂ – NOx – O₃), l'effet de serre, la pollution sonore, la congestion du réseau routier et la contribution à une meilleure sécurité sur les routes**. Ce choix est cohérent avec la réponse à la question 14 d'un TCRR européen techniquement souhaitable, dans le prolongement du Protocole de Kyoto et de la préservation de l'environnement. Ceci prouve que les tenants du TCRR au niveau exécutif appartiennent à des entreprises citoyennes et d'autant plus responsables que cet « avantage » ne se mesure pas directement en termes économiques dont un bénéfice peut être tiré, mais plutôt au plan de la communication.

Cette relation privilégiée TCRR – respect de l'environnement devrait donner aux gouvernements comme au monde politique, un excellent motif pour « pousser » et soutenir tangiblement le TCRR. Elle devrait aussi inciter SNCF à fabriquer un produit fiable et de qualité.

- **Une meilleure maîtrise de la production et donc une meilleure qualité de service délivrée aux Clients (20%)**
- **Une meilleure sécurité des conducteurs routiers (18%)**
- **La recherche d'une meilleure productivité des tracteurs routiers sous tous ses angles...(17%)**

→ Il en va autrement de la question 20 relative aux **critères susceptibles d'influencer les Groupeurs en faveur du TCRR**. Sur les dix propositions, trois se détachent nettement pour former un bloc homogène, privilégiant une approche très « business », soit :

- **HLR et MAD des caisses mobiles sur les plates-formes intermodales (20%)**
- **Tarifs compétitifs (20%)**
- **Adéquation du plan de transport aux besoins (19%)**

suivis de :

- **Situation géographique des plates-formes intermodales (11%)**
- **Fréquence des services (9%)**
- **Qualité des sillons (8%)**

soit un total de **59% pour le premier bloc et de 87% pour les six critères** permettant au TCRR d'acquiescer la crédibilité voulue pour réussir sur le marché.

Quant aux commentaires des entreprises, ils convergent tous :

« ...Il faut un service « end to end »... »

« ...Les Groupeurs ont voté avec leurs roues contre l'Administration ferroviaire... »

« ...Les Politiques n'ont rien voulu imposer à la SNCF... »

« ...Les questions posées sont les vraies questions... »

« ...Les critères opérationnels prennent le pas sur les critères politiques... »

« ...We prioritize as follows : Quality of path (1), Frequency of service (2), Competitive rates (3)... »

Quelque part, ces critères devront se retrouver dans un Document cadre (cf. ci-dessous) avec des HLR et des MAD satisfaisant nos besoins et pas ceux de l'Entreprise ferroviaire.

2.5 - TCRR Haut de gamme : Fiabilité et Qualité

- Qualité et fiabilité sont au cœur des questions 21 et 22.
- La question 21 caractérise les critères retenus prioritairement par les Groupeurs :
- **Avec 25 % , le taux de fiabilité du service**
 - **Puis avec 18%, le taux de ponctualité des trains à l'arrivée, au portique**
 - **En 3^{ème} position, ex æquo avec 15%, on trouve le respect de l'heure de départ des trains ainsi que le taux de qualité du service.**

Ces quatre premiers critères - complétés par le taux d'efficacité des manutentions au portique pour 8% - totalisent 81% des choix des Groupeurs et font l'objet d'une revue détaillée à la question 22.

- Il est symptomatique de constater tout le soin apporté par les entreprises à documenter les cinq segments 22.1 à 22.5 en distinguant bien les produits :
- Express à délais garantis (Livraison jour B matin avant 09/10h00)
 - Messagerie rapide (Livraison jour B...)
 - Groupage de palettes et petits lots (Livraison jour B/C)

Les résultats collectés sont riches en enseignements. D'une part, en Express comme en Messagerie rapide, nous sommes réellement dans le Haut de Gamme. D'autre part, même si la lecture des tableaux pourra être un peu fastidieuse, il nous a paru souhaitable de publier toutes les données collectées pour bien éclairer le lecteur.

- **Vitesse commerciale des trains revendiquée (22.1)**

	160/170 km/h	140 km/h	100 km/h
<i>Express</i>	71%	29%	-
<i>Messagerie Rapide</i>	54%	46%	-
<i>Service « Palettes »</i>	20%	80%	-

La vitesse de 100 km/h n'est pas validée une seule fois.

→ **Taux de qualité revendiqué (22.2)**

	98/99%	96/97%	93/95%	90/92%
<i>Express</i>	80%	13%	7%	-
<i>Messagerie Rapide</i>	58%	17%	25%	-
<i>Service « Palettes »</i>	36%	36%	28%	-

Un taux de 90/92% n'est pas synonyme de Qualité...

→ **Taux de fiabilité revendiqué (22.3)**

	98/99%	96/97%	93/95%	90/92%
<i>Express</i>	93%	7%	-	-
<i>Messagerie Rapide</i>	83%	17%	-	-
<i>Service « Palettes »</i>	64%	36%	-	-

L'exigence de fiabilité est encore plus forte que l'exigence de qualité.

→ **Taux de ponctualité des trains du TCRR au portique d'arrivée**

Retard maximum de (en min.).	0/5	6/15	16/30	> 30
<i>Express</i>	33%	60%	7%	-
<i>Messagerie Rapide</i>	33%	42%	25%	-
<i>Service « Palettes »</i>	27%	45%	18%	10%

→ **Efficacité des manutentions à la plate-forme**

Temps d'attente maximum (en min.)	0/10	11/20	21/30
<i>Express</i>	53%	47%	-
<i>Messagerie Rapide</i>	42%	50%	8%

<i>Service « Palettes »</i>	27%	55%	18%
-----------------------------	-----	-----	-----

→ **D'où les matrices qui pourraient selon les produits, servir de référence dans les définitions des prestations à fournir, selon l'ordre :**

- Vitesse commerciale des trains **(1)**
- Taux de qualité **(2)**
- Taux de fiabilité **(3)**
- Taux de ponctualité (retard admis) **(4)**
- Efficacité des manutentions (temps d'attente admis) **(5)**

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<i>Express</i>	160/170 km/h	98/99%	98/99%	0/10'	0/15'
<i>Messagerie Rapide</i>	≥ 140 km/h	≥ 96%	≥ 96%	0/15'	0/15'
<i>Service « Palettes »</i>	140 km/h	93/95%	≥ 96%	0/30'	0/30'

Mais en fait, ces chiffres ne prennent leur véritable valeur qu'après avoir été confrontés aux très nombreux commentaires qui les accompagnent :

« ...Le Tracing et le tracking ne sont pas essentiels si la qualité haut de gamme et la fiabilité atteignent 98/99%, la ponctualité : 6/15' et l'efficacité de la manutention : 11/20'... »

« ...Nous voulons un service « end to end » mesuré... »

« ...On n'a pas à s'occuper de la vitesse des trains qui fonctionnent... »

« ...Chacun doit jouer sa partition sans fausse note et respecter en même temps celle du voisin. Tel n'est pas le cas aujourd'hui... »

« ...Les critères 1 à 5 de la question 22 sont constitutifs ensemble de la fiabilité du service. Formant un tout, il est délicat de les hiérarchiser... »

« ...We rank ①Rate of service reliability then ② Quality rate of service... »

« ...Nous privilégions ① la fiabilité, ② le taux de ponctualité... »

« ...Nous souhaitons une fiabilité à 98/99%, un taux de qualité de 98/99%, une ponctualité de 0/5', une efficacité des manutentions de 0/10' ... »

« ..C'est aux Entreprises ferroviaires et aux Opérateurs de proposer cette vitesse permettant des acheminements domicile-domicile A soir /B matin identiques à ce que fait le TRM... »

« ...Il faut un service fiable et de qualité « end to end » ; au lieu de morceler le TCRR prestation par prestation, il faut au contraire l'intégrer par l'Entreprise ferroviaire OU l'Opérateur (Traction, dernier kilomètre, fourniture des wagons..., manutentions terminales, etc. vs Engagement)... »

- Le modèle c'est le transport aérien où handling in /out fait partie de la prestation de la Compagnie aérienne jusqu'à mise à disposition effective du fret en magasin.

« ...Il y a erreur de l'enquêteur. Il ne faut pas saucissonner les questions. On ne parle pas de la vitesse du train alors qu'il s'agit d'un « paquet complet » incluant les manutentions amont/aval pour délivrer un produit « end to end »... »

« ...Le « saut de nuit » répond à nos besoins (140km/h)... »

« ...Le TCRR est une course poursuite. L'Opérateur de plate-forme ne doit pas ajouter au problème... »

« ..Le prix facturé implique la fourniture d'un service fiable contrairement à ce que nous subissons. Le service fourni ne doit pas être synonyme de « prestation pourrie » (Junk Service) !.. ..»

« ...La paire de chaussettes achetée dans le commerce n'est pas trouée ; le TCRR que nous livre SNCF est troué presque tous les jours !... »

« ...Le taux de qualité doit être mesuré au rendu des UTI après manutention, avec un retard inférieur à 15' par rapport à l'horaire du train plus manutention... »

« ...Ce n'est pas tant la vitesse par elle-même que le délai global de la prestation qui est à considérer... »

« ...La vitesse est un moyen, pas une fin en soi... »

« ...Quel que soit le produit, la fiabilité doit être totale... »

« ...Toutes les prestations (de la question 22) sont liées et le taux de ponctualité doit inclure la manutention au portique sur la plate-forme intermodale avec un délai de 15' maximum par rapport à l'horaire.. «

« ...For Overnight Express as well as Parcel Service the factors are : 160/170 km/h (22.1), 98/99% reliability (22.2) as well as for Quality level (22.3), 6/15' to 16/30' (22.4) and 11/20' (22.5). For pallet service, the figures are respectively and in the same order : 140 km/h, 96/97%, 96/97%, 31/60' and 21/30'... »

"...Ce qui nous intéresse, c'est une traction ferroviaire 6 jours sur 7, sans problème les veilles et lendemains de jours fériés et de fin de semaine avec une mise à disposition des UTI sans délai... »

En Conclusion,

Qualité et Fiabilité constituent bien la pierre angulaire du TCRR.

Haute Qualité et Haute Fiabilité sont des composantes incontournables d'un TCRR Haut de Gamme – à la japonaise – fonctionnant comme le Shinkansen* .

2.6 - TCRR et Plates-formes Intermodales

- Ces plates-formes sont les points d'échange des UTI entre le rail et la route, en amont et en aval du transport principal. Elles ont donc un rôle direct dans la fabrication d'un produit fiable et de qualité. « *Le TCRR est une course poursuite* » comme l'a très bien écrit un professionnel ; il importe donc que ces plates-formes répondent à tous les besoins identifiés.

- Longtemps – jusqu'au milieu des années 1970 – les Groupeurs étaient directement installés en gare

« intra-muros », disposant d'un embranchement particulier sur lequel étaient chargés et déchargés les wagons de groupage. Au fur et à mesure que la route s'est substituée au rail, ces sites ont été transférés en gares routières ou dans des zones d'activités localisées en proche banlieue.

→ Quant aux derniers arrivants, les Intégrateurs, ils ont installé leurs « hubs » et autres sites de production sur les aéroports, et/ou à la périphérie des agglomérations, en bordure des autoroutes, là où ont été implantées des plates-formes logistiques.

→ Jusqu'à une date récente, les « chantiers de transbordement » du TCRR n'ont pas vraiment évolué car les trafics qui y transitent sont surtout des charges complètes ; ces sites étaient plutôt assimilables à des « déserts ».

Des changements ont commencé à apparaître avec le développement des villages de fret en Angleterre (Freight Villages) ou des INTERPORTI (Italie) tels celui de Bologne. En France, Strasbourg, Gennevilliers et Dourges se rapprochent plus de ce concept modernisé où les plates-formes intermodales relocalisées accueillent divers métiers dans le cadre d'un projet plus ambitieux en relation avec l'aménagement du territoire dont la logistique n'est pas absente.

*TGV Japonais

→ C'est dans cette optique que la question 23 a été construite.

→ Les réponses obtenues dessinent la plate-forme intermodale « idéale »

- **géographiquement établie**
 - **à proximité d'un échangeur routier (27%)**
 - **à proximité d'une agglomération (25%)**
 - **sur un terminal Rail-Route (18%)**
- **pilotée en termes de service par un intervenant motivé**
 - **fonctionnant sur une large plage en jours et heures (27%)**
 - **agissant avec efficacité et réactivité (24%)**
 - **dont les équipes sont très disponibles (23%)**
- **multi-fonctionnelle, offrant**
 - **enlèvement et livraison des UTI à la demande (24%)**
 - **la possibilité d'effectuer des opérations en douane (20%)**
 - **des capacités de stockage court des UTI (18%)**
 - **la possibilité d'implanter des surfaces d'entreposage pour prestations logistiques (16%)**

→ Il s'agit donc d'inscrire ces infrastructures performantes dans un vrai projet d'aménagement du territoire tout en intégrant une traction ferroviaire de portique à portique répondant aux critères sélectionnés aux questions 22.(1 à 5) pour un vrai TCRR haut de gamme. En ce sens, les choix effectués ici montrent une vraie cohérence.

→ **Parmi les critères retenus par les Professionnels du transport, un seul surprend quelque peu. Il s'agit de celui qui concerne la possibilité de sous-traiter enlèvement et livraison des UTI à**

la demande. Cette approche n'est pas très courante en TCRR ; il y a là une voie à explorer plus avant que nous exploiterons dans le cadre des groupes de travail que nous proposons de mettre en place avec notre participation.

- ➔ On notera aussi que gardiennage et sécurité du site (23.2) ne bénéficient pas d'une haute priorité. Ceci s'explique par le fait que les Groupeurs ne devraient jamais déposer d'UTI à terre mais directement sur le train vue l'urgence des trafics concernés.
- ➔ **Une dernière remarque peut être faite en relation avec les critères géographiques (23.1). Le quatrième choix pour l'implantation d'une plate-forme privilégiée la proximité d'un Aéroport (de fret) avec 15% ou d'un terminal trimodal Aéroport (de fret) – Route – Rail avec 14%. Nous reviendrons plus loin sur ces options.**
- ➔ Parmi les commentaires les plus significatifs, on retiendra :

« ...A Paris, il faut être à Paris Nord II (CDG) et à Paris Sud (Orly)... »

« ...Port et fleuve sont totalement absents de l'épure du TCRR, ce qui ne milite pas du tout en faveur des Autoroutes de la Mer : il faut être réalistes... »

« ...Seuls comptent géographiquement la proximité d'une grande agglomération et d'un échangeur routier... »

« ..Nous privilégions l'implantation à proximité d'une grande agglomération et d'un échangeur routier puis d'un terminal Route-Rail ou d'une plate-forme trimodale (Route-Rail-Fleuve) ou d'un pôle de transit routier doté d'un terminal Rail-Route... »

« ...We prioritize (1) Road node (2) Large conurbation (3) Road-Rail platforms (4) Freight Airport-Road-Rail platform... »

« ...Third party pick-up and delivery of ITUs upon request.. »

Les choix alignés par les Groupeurs à l'égard de la localisation, le fonctionnement et les fonctionnalités d'une plate-forme intermodale nous conduisent à élaborer sur le rôle que pourrait assumer l'Opérateur, capable d'être conduit à étendre ses responsabilités pour mieux intégrer – et donc maîtriser – la chaîne du TCRR au travers des prestations rendues, et le faire migrer vers une **mission d'Ensemble** afin de simplifier le processus de production du TCRR.

D'autre part, une plate-forme s'inscrivant dans une infrastructure multi-fonctionnelle pourrait mieux attirer la profession des Groupeurs et la convaincre de s'installer directement sur un tel site pour réduire à près de zéro, le temps de transfert entre le quai de (dé)-consolidation de ses groupages et les voies de formation des trains, ce qui serait autant de temps de gagné et d'aléa de circulation supprimés.

2.7 - TCRR – Partenariats et Bonnes Pratiques

- Ce titre recouvre les questions 24.1 à 24.3.
- 24.1 propose la mise en place **d'engagements de service** (par ligne ou par produit) assortis de pénalités, entre les partenaires concernés. Ces engagements de service définissent les responsabilités de chacune des parties concernées (Gestionnaire d'infrastructure – Entreprise ferroviaire – Opérateur – Groupement professionnel de transporteurs).

Pour : 81% - Contre : 19%

- 24.2 pose la question de la **création de groupes produits** intégrant les mêmes partenaires, dont la mission serait d'analyser les dysfonctionnements constatés, en identifier les causes, arrêter les mesures correctives, s'assurer de leur mise en œuvre et contrôler leur efficacité.

Pour : 94% - Contre : 6%

- 24.3 s'intéresse spécifiquement aux trafics transfrontières intra-européens et s'interroge sur les moyens d'effacer (enfin !) les frontières ferroviaires... Là encore le résultat est probant. **Les professionnels demandent :**

- **Un guichet unique pour**
 - **L'attribution et la gestion du sillon**
 - **La responsabilité de la traction du train de portique à portique conformément à l'horaire prévu**
 - **La mise en place de règles uniformes – transfrontières – de fonctionnement du service**
 - **La construction conjointe du plan de transport (GIF, EFH, Opérateur, Groupement de transporteurs...)**

- Ils veulent aussi – en très bonne place – une **Convention internationale d'application obligatoire pour le transport des marchandises en TCRR (TIM) intra-européen**, extrapolée de la CMR. Simplement parce que ce mode de transport est le SEUL qui se pratique dans un vide juridique total.

- Quelques commentaires des Groupeurs :

« ...Des engagements de service ? Oui ! Pour que chacun des acteurs soit soumis à une obligation de résultat... »

« ..Des engagements de service ? Oui, Enfin ! C'est une initiative qui responsabiliserait tous les maillons... »

« ...Oui ! Les engagements de service sont impératifs. Les pénalités sont accessoires mais peuvent constituer une motivation sous réserve qu'elles soient transparentes et non discriminatoires... »

« ...Des groupes produits ? Oui, à installer d'urgence... »

« ...Operating rules ? Yes, in order to address key issues promptly and maintain compliance... »

«...Des groupes produits? Non, car c'est le rôle de l'Opérateur d'analyser les dysfonctionnements structurels. Sinon des discussions bilatérales nous paraissant mieux adaptées... »

« ...Des groupes produits ? Le vrai problème, c'est de créer l'efficacité. L'expérience nous enseigne que ces structures sont nécessaires pour maintenir le niveau d'engagement des prestataires concernés... »

« ...Un guichet unique pour la traction, des règles uniformes de services transfrontières et une Convention internationale... »

« ...La première priorité ? Une Convention internationale.. »

« ...Le problème du guichet unique relatif au sillon et à la traction ferroviaire est de la compétence de l'Entreprise ferroviaire, pas du Client... »

« ...Le gros problème est bien celui des tractions internationales aléatoires, d'où la nécessité de le régler par une responsabilité unique, techniquement et économiquement... »

« ...La traction et la gestion du sillon doivent être confiées à une direction unique, qui efface les frontières... »

« ...Il faut un interlocuteur unique qui coordonne l'ensemble et s'engage sur des objectifs de qualité et sur des pénalités vis-à-vis des Clients... »

« ...Oui à la centralisation. Toutes les propositions relèvent de l'Opérateur et constituent son offre de service... »

Pas à pas, le projet prend forme. D'autant plus que la « Boîte à outils » contenant des modèles de partenariats et de bonnes pratiques existe. Les Groupes de travail « Transport Combiné et Logistique » de l'ONU-CEE et de la CEMT-OCDE ont créé le moyen récemment. Il suffira de piocher et d'adapter.

Quant aux groupes produits, ils devront être très ramassés pour éviter la dilution des responsabilités et montrer l'engagement des parties, calés sur des back-offices eux-mêmes segmentés pour conjuguer motivation et efficacité.

2.8 - TCRR et Tarifs de traction ferroviaire

- ➔ Chaque année, dès septembre débute le ballet de l'augmentation tarifaire de la traction ferroviaire pour l'année suivante. Ce rituel s'accompagne de déclarations de SNCF rappelant qu'elle perd de l'argent avec le TCRR.
Ces dernières années, les majorations ont été particulièrement élevées, chaque fois pour des causes différentes sans que les explications soient satisfaisantes et les marges de négociation, significatives. A telle enseigne que les entreprises, avec ou sans NOVATRANS, ont le sentiment de se faire taxer, sans aucune contrepartie au triple plan de la qualité, la fiabilité et l'efficacité.
- ➔ D'où les questions 25 et 26 qui répliquent vis-à-vis des Entreprises ferroviaires historiques, la pratique à laquelle nous sommes rompus en face de Grands Comptes, d'une structure éclatée de nos prix. En effet, cette structure éclatée au travers une formule de révision assortie de coefficients permet une négociation plus juste et plus équilibrée des augmentations. Et cette même négociation peut aussi faire référence à des gains de productivité qui ont été réalisés sur l'exercice et le mode de répartition entre les parties.
L'Entreprise ferroviaire historique est l'une des très rares à échapper à cette démarche, ce qui accentue le sentiment d'insatisfaction du fait que ses majorations tarifaires s'appliquent selon le fait du prince.

- La question posée est donc légitime, afin de rétablir un équilibre souhaitable Client-Fournisseur et désanctuariser cette relation.

Dans nos entreprises,

71% sont favorables à la formule éclatée
29% ne le sont pas

Quant à la question 26 qui s'adresse exclusivement à ceux ayant répondu positivement à la question précédente,

100% répondent positivement

c'est-à-dire qu'ils sont convaincus que les négociations tarifaires annuelles – conduites avec l'(les) Opérateur(s) s'en trouveraient clarifiées, facilitées, accélérées et que cette disposition améliorerait le dialogue entre les parties.

- Question : Sommes-nous fondés à demander cet aménagement sur les négociations tarifaires entre l'EFH et un Opérateur ? Assurément oui, car :

- Les transporteurs sont actionnaires de l'Opérateur
- C'est nous qui fabriquons le produit fini
- Nous le commercialisons et nous sommes directement intéressés à sa qualité et à sa crédibilité sur le marché.

Quelques commentaires pour illustrer ce propos :

« ...Un tarif éclaté ? C'est le problème du ferroviaire et pas du Client... »

« ...Une meilleure transparence tarifaire ? Bof ! ... »

« ... Un tarif éclaté ? Oui, car c'est ce que nous faisons avec nos Clients... »

« ...Oui, car le TCRR a besoin d'une politique tarifaire attractive et pérenne pour se développer... »

« ...Oui à la formule éclatée... »

« ...Oui à cette formule pour désacraliser le système du fret ferroviaire et rapprocher l'Entreprise ferroviaire du monde économique grâce à deux retombées :

1 – le dialogue sera clarifié et les comparaisons plus précises entre l'EFH et le mode routier – la référence

2 - la contrepartie permettra d'intégrer au contrat EFH-Opérateur les données définissant le produit : service acheté / horaires / délais / masse et longueur du train / vitesse..., c'est-à-dire les engagements de l'EF qui s'en abstrait totalement aujourd'hui et les contreparties dûes dans le cas de défaillances y compris en cas de mouvements sociaux et de leurs conséquences. Ce qui sera sain !... »

« ...Oui, sans que cela exonère l'Entreprise ferroviaire de ses autres obligations : horaires adaptés, vitesse de marche des trains, qualité des prestations été comme hiver, perturbations sociales à SNCF sous meilleur contrôle, respect du service les veilles et lendemains de jours fériés... »

« ...Oui, outre le fait que cela crèvera la baudruche de la non-rentabilité du TCRR... »

Ainsi ce pas de géant dans la transparence des coûts du TCRR améliorera sa crédibilité, complétant les autres dispositions alignées en vue de constituer un paquet rénovant ce produit en profondeur.

2.9 - TCRR – Des Projets-Pilotes d'intérêt général, aidés

- Des aides et quelles aides pour accompagner la mise en place de services pilotes en relation directe avec ce projet ? Et plus particulièrement, éligibilité d'un Marco Polo 3 à des services pilotes nationaux ? C'est le sens des questions 27.1 et 27.2.
- En remarque liminaire, il faut rappeler que le TCRR n'est pas un service public mais un mode de transport durable, concurrentiel et d'intérêt général.
- La question 27.1 distingue trois formes d'aides possibles :
 - Une aide « douce » politique, de simple accompagnement
 - Un engagement concret sous couvert d'une convention, d'une charte – i.e. un engagement de service (cf. 24.1 et « TCRR – Partenariats et Bonnes Pratiques ») multi-partenaires sous la tutelle directe de la Puissance publique (Etat et/ou UE)
 - Une forme financière sur les 4 ou 5 premières années afin d'accompagner l'amortissement de l'investissement durant la phase de montée en puissance.

- **92% votent en faveur d'une aide « forte » cumulant engagement de service et forme financière,**
contre
- **8% souhaitant une aide « douce »**
- Les réponses à 27.2 : êtes-vous pour ou contre une aide pour un service-pilote strictement national dans le cadre de Marco Polo (procédant de l'UE), si vous avez répondu positivement à 27.1 donnent le résultat :
 - **73% sont favorables à une extension nationale de Marco Polo sous couvert de l'UE**
 - **27% ne le souhaitent pas**
- En fait si certains projets peuvent être spécifiquement nationaux, d'autres tels : Dourges / Metz / Strasbourg – Perpignan (ou Hendaye) seraient autant sinon plus transfrontières que nationaux, donc éligibles. A partir de quoi, l'extension de Marco Polo serait logique.
- Il existe par ailleurs des cas où l'UE soutient des projets qui ne sont pas transfrontières comme la PAC ou ceux qui concernent les régions.

→ Pourquoi alors exclure le transport « national » d'une telle aide alors qu'il s'agit d'un mode de transport durable et bénéfique pour la communauté ?
En fait, ces aides ne pourraient-êtré revendiquées que si ces pilotes étaient accompagnés d'un engagement de service (qui a concentré 87% de réponses favorables : cf 24.1), garant d'une volonté commune de réussir ce projet.

→ Ces engagements de service impliquant tous les partenaires seraient ouverts et bénéficieraient à l'ensemble de la profession dans le cadre d'un projet général, ce que Marco Polo ne sait pas faire aujourd'hui. La Puissance publique (Etats et UE) y trouverait un rôle moteur qu'elle n'a plus aujourd'hui.

→ Parmi les commentaires :

« ...Nous sommes pour une « aide douce », pas de subvention ni d'interventionnisme étatique (27.1)... »

Du même, plus loin :

« ...Pas d'aides ! Si le modèle économique n'est pas viable, en tirer les conclusions sinon le marché le fera... »

(NDLR – Le problème ici n'est pas créé par le modèle économique mais par un modèle technique. Le modèle ne pourra pas être testé et validé tant que le service délivré n'aura pas atteint les niveaux de qualité et fiabilité nécessaires. D'où le besoin de privilégier ce premier objectif)

« ...Tous les acteurs doivent s'engager... »

« ...Nous sommes favorables à une aide financière durant les 4/5 premières années pour un tel projet... »

« ...Nous sommes favorables....d°... »

« ...We favour the proposal of a financial assistance from the EU during a period of 4 to 5 years in case of the implementation of a pilot directly connected to this project... »

"...Nous sommes favorables à l'extension de Marco Polo en national..."

« ...Oui aux aides nationales via Marco Polo... »

« ...This should also apply to a domestic service... »

Clairement, les entreprises demandent un fort engagement de la Puissance publique en faveur du TCRR sur un double plan technique (contractualisé) et financier incorporant l'ensemble des intervenants concernés et surtout l'EFH qui est sous sa tutelle et ne satisfait pas aux besoins d'un marché concurrentiel, qu'il s'agisse de projets nationaux ou transfrontières intra-européens pour lesquels il faut obtenir une extension de la pertinence de Marco Polo.

Les régimes d'aides publics transports notifiés à la Commission européenne arrivent pour la plupart à échéance en 2007. C'est pourquoi l'année 2006 doit être mise à profit pour réfléchir sur le(s) dispositif(s) de soutien

(technique et financier) en faveur des modes de transport alternatifs à la route le(s) plus adapté(s) dans la perspective de le(s) proposer à Bruxelles

2.10 - TCRR – Formation, Information (et Promotion)

- L'absence d'information sur les potentialités du TCRR et l'absence de formation des acteurs du TCRR sont-elles des causes réelles expliquant le non développement de la technique ? (question 12.1)
- Les professionnels répondent :
- **Pour 55%, l'absence d'information est une cause réelle expliquant le non développement de la technique**
 - **Pour 25%, l'absence de formation est une cause réelle expliquant le non développement de la technique**
 - **Pour 20%, la difficulté de recruter est une cause réelle expliquant le non développement de la technique**
- Et donc, oui, ces difficultés constituent un vrai handicap qui justifierait un/des programme(s) de formation et de sensibilisation.
- On retiendra aussi que quelques entreprises ne se prononcent pas.
- Ces positionnements postulent évidemment la réalité d'une qualité et d'une fiabilité à hauteur voulue.
- La question 12.2 aborde le problème d'éventuelles aides à la formation au niveau national et/ou européen...
- **18% y sont favorables au niveau national**
 - **47% y sont favorables au niveau européen**
 - **35% ne se prononcent pas**
- Les commentaires sont limités et n'apportent que peu d'éclairage complémentaire...

« ...Former les acteurs ? Oui, mais cela s'applique aussi à l'Entreprise ferroviaire et à l'Opérateur qui devraient l'un et l'autre retourner à l'école... »

(Autrement dit, Entreprise ferroviaire et Opérateur ne sauraient pas ce qu'est un Client ?)

« ...C'est la très mauvaise image du TCRR qui nuit à son développement... »

« ...Oui (à 12.2) car c'est au niveau européen que le TCRR trouvera son second souffle. Marché unique, longue distance, problèmes sociaux, Environnement, tous ces bons principes valident le TCRR... »

➔ Ce dernier commentaire, déjà cité, est répété pour bien marquer la mission de l'UE, de la Commission et de la DG TR.EN vis-à-vis du TCRR.

La promotion du TCRR serait donc en cause ; mais qui dit promotion dit information et comment communiquer sur un produit qui ne délivre pas la qualité et la fiabilité voulues ?

3 – FLUX ET AXES IDENTIFIES

L'objet de ce chapitre est de synthétiser par simple rapprochement et addition, les éléments fournis par les entreprises ayant participé à l'enquête.

L'ensemble se réfère aux questions 28.1/28.2 et 29.1/29.2 en express/messagerie/petits lots tant en trafic national (France) qu'intra-européen.

Il a bien été précisé qu'il s'agit seulement d'indications qui nécessitent d'être précisées et affinées si des initiatives concrètes venaient à être envisagées.

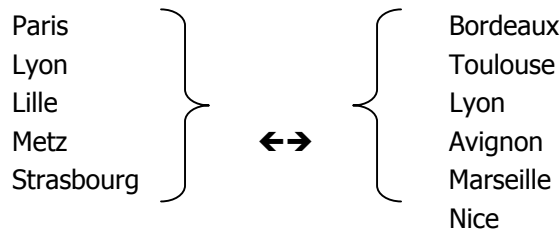
D'autre part, ces indications prédisposent aussi que les services offerts devraient être en totale adéquation avec des critères de qualité et de fiabilité contractualisés, de façon à ce que les produits offerts par les groupements pouvant utiliser le TCRR soient à niveau par rapport à ce que la route permet de vendre à la clientèle dans le cadre de prestations de type Juste à temps, Stock Zéro et Qualité Totale (ISO 9001/2 et ISO 14000).

3.1 – Trafics domestiques (France)

3.1.1. Trafics express

Il s'agit de trafics « express » (Overnight express) à délais garantis, sur la base de sauts de nuit (à 170 km/h et plus...de type TBE), alignant 6 départs par semaine, deux listes ressortent des indications reçues :

⇒ *Une première liste à forte massification :*



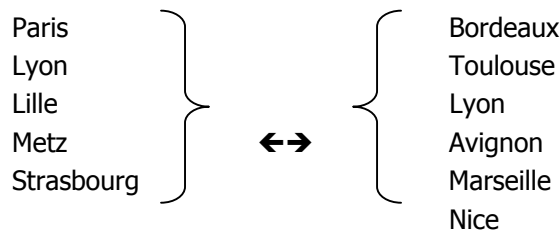
avec des quantitatifs qui positionneraient les échanges avec Paris à un niveau double des autres plateformes.

⇒ *Liste complémentaire :*

Paris	↔	Lille (A/R nuit)
Lyon	↔	Nantes
Lyon	↔	Rennes
Metz	↔	Nantes
Strasbourg	↔	Nantes
Perpignan	↔	Paris
Perpignan	↔	Lille
Toulouse	↔	Avignon
Paris	↔	Montpellier
Rennes	↔	Marseille

3.12. En Messagerie (rapide) et Palettes / Petits lots fonctionnant 5 départs/semaine en trains de nuit circulant à 140km/h.

⇒ *Une première liste à forte massification :*



Quantitativement, les chiffres seraient supérieurs à ceux de l'express mais il faudrait disposer d'une matrice spécifique pour mesurer précisément les besoins.

⇒ *Liste complémentaire*

Paris / IDF	↔	Mulhouse - Bâle
Paris IDF	↔	Montpellier - Perpignan
Paris / IDF	↔	Rennes
Rennes	↔	Mulhouse - Bâle
Lyon	↔	Mulhouse - Bâle

Nantes ↔ Avignon - Marseille
3.2 – Trafics intra-européens

3.21. Trafics express

Dans la même définition qu'au niveau domestique.

⇒ *Une liste à forte massification*

Paris	↔	<ul style="list-style-type: none"> Bruxelles (A/R nuit) Cologne Francfort Munich Rotterdam Londres (A/R nuit ?) Milan Barcelone -----
-------	---	--

⇒ *Liste complémentaire*

Lyon	↔	Milan
Lille	↔	Berlin
Bâle - Mulhouse	↔	Anvers
Bâle - Mulhouse	↔	Birmingham
Bâle - Mulhouse	↔	Vienne
Bâle - Mulhouse	↔	Pinto (SP)
Perpignan	↔	Bruxelles
Perpignan	↔	Francfort
Perpignan	↔	Munich
Perpignan	↔	Milan
Bruxelles	↔	Londres (A/R nuit)

3.22. Messagerie (rapide) / palettes – Petits Lots

⇒ *Liste massive*

Paris	↔	<ul style="list-style-type: none"> Cologne (Hub vers Europe Est) Francfort Hambourg Munich Amsterdam Londres Birmingham Milan Barcelone
-------	---	--

⇒ *Liste complémentaire*

Milan

↔

{
Londres
Cologne
Francfort
Munich
Marseille **(1)**

(1) *Trajet routier difficile*

Cologne

↔

Birmingham

Hambourg

↔

Vérone

Eindhoven/Aachen

↔

Munich

3.3 – Quant aux quantités et toujours avec les précautions les plus extrêmes, la somme des services transférables – au simple travers des réponses reçues - ressortirait à environ 10% des trafics quotidiens, soit : 3.000 transports/nuit sur un total de 30.000.

4 – PROPOSITIONS DE PLAN D'ACTION

Quelques témoignages issus de l'enquête d'abord :

« ...Its is difficult for us to comment at this stage as we have no experience in using the CT services but remain open-minded on development that could improve the service to our customers...»

«...Le TCRR n'est qu'un complément au souhait principal de remplacer l'Air par le Fer de Très Haut de Gamme... »

« ...Nous recherchons des trains transfrontières à Très Grande Vitesse pour express garanti, la référence étant les Trains Blocs Express (TBE) du SERNAM... »()*

« ...Nous avons des flux considérables entre l'Allemagne, le Royaume-Uni et la France qui pourraient utiliser le TCRR. Seul nous intéresse un TCRR Haut de Gamme. Nous avons communiqué tous nos volumes à SNCF, sans suite... »

« ...Oui, nous avons une expérience du TCRR, stoppée suite à une grève SNCF plus un problème de manutention sur une plate-forme intermodale... »

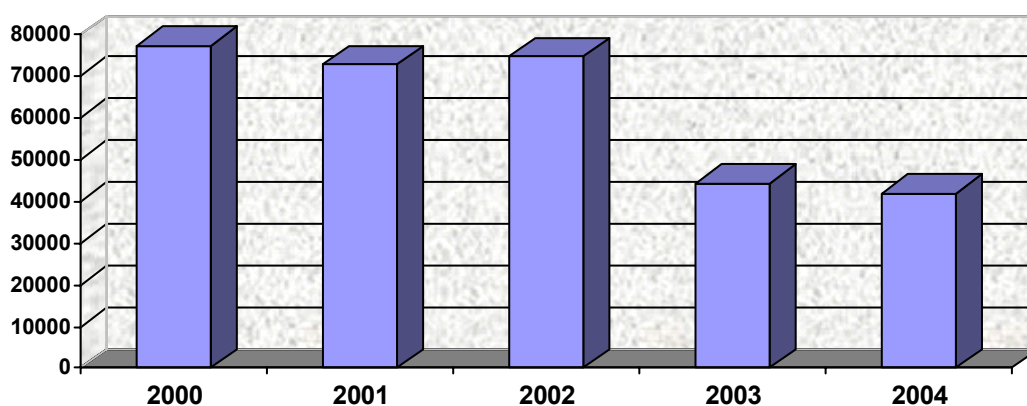
« ...C'est le Client qui subit aujourd'hui des majorations tarifaires répétées, non justifiées et sans contreparties... »

« ...Enquête très intéressante sur un maillon-clé du transport : le Linehaul ou traction de centre à centre, qui a un impact écologique non neutre. Le problème est justement causé par la non-fiabilité du maillon ferroviaire. D'une utilisation intensive jadis, nous n'opérons plus aujourd'hui que sur un axe en France !... »

« ...Un potentiel énorme pour le TCRR ? Oui, si SNCF le voulait – mais aussi les Politiques : vraiment et dans le temps... »

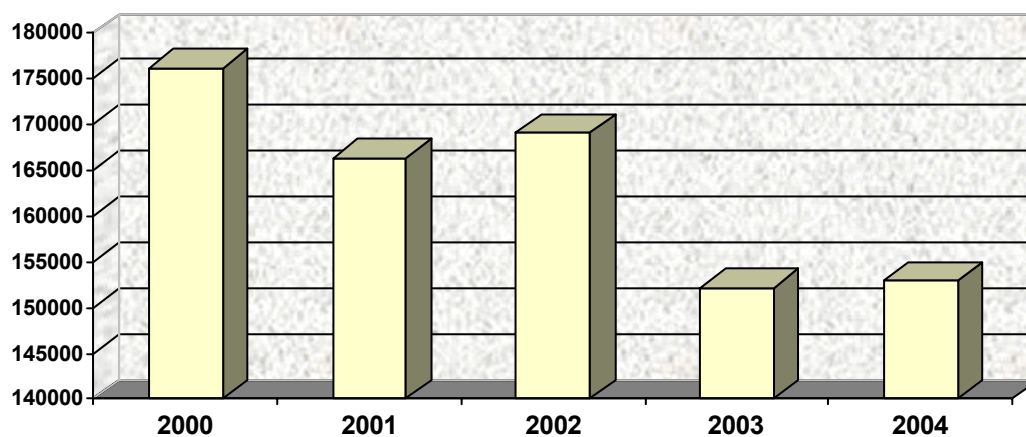
➔ Les dernières statistiques connues de trafic combiné publiées par la DG TR.EN et UIRR font apparaître pour ses principaux membres des chiffres en nombre d'envois en progression constante ; c'est le cas de Kombiverkehr, Hupac, Cemat, Hupac NV, etc. en trafic international comme en trafic domestique. En France, les chiffres de NOVATRANS au contraire, décroissent régulièrement dans les deux activités en nombre d'unités (Source UIRR) :

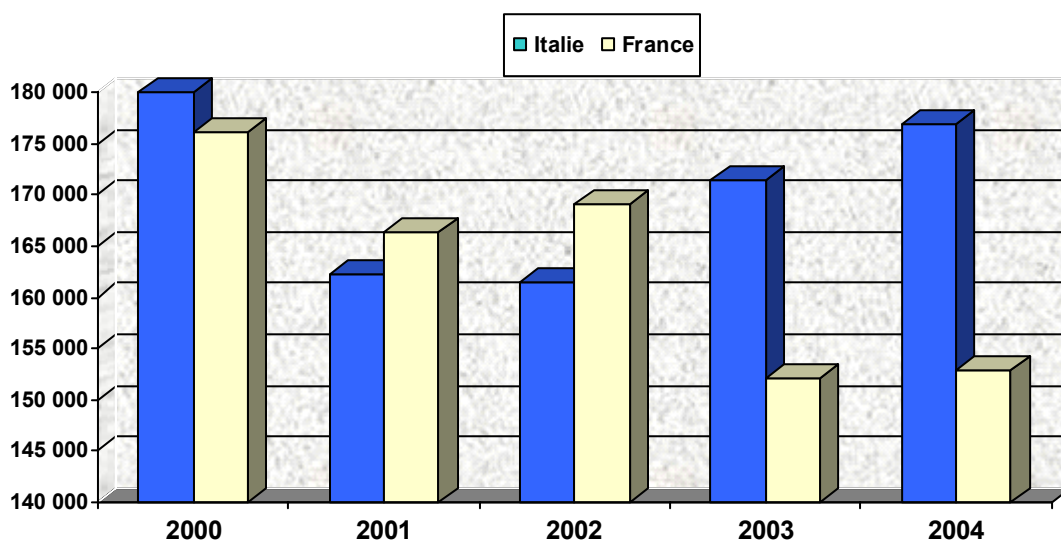
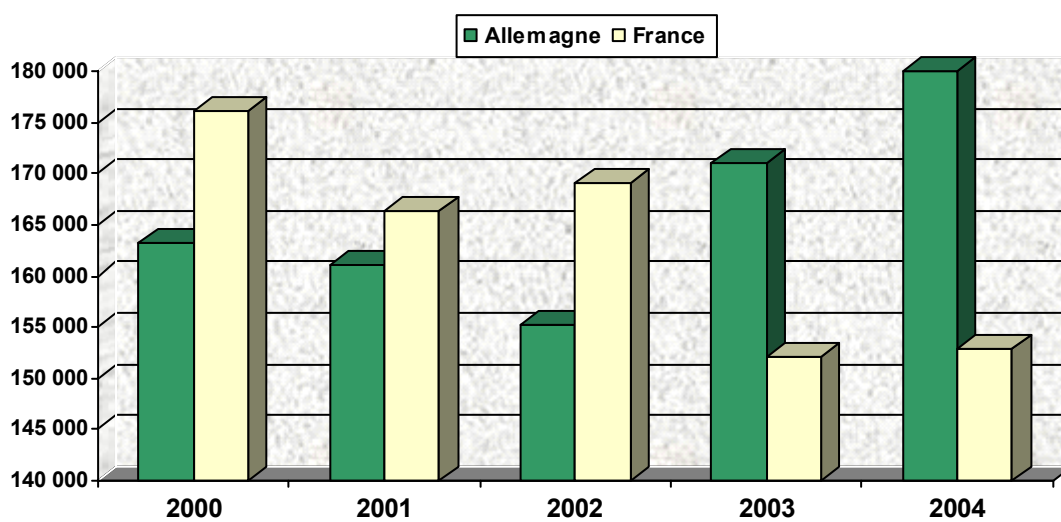
- En trafic international (nombre d'envois) :

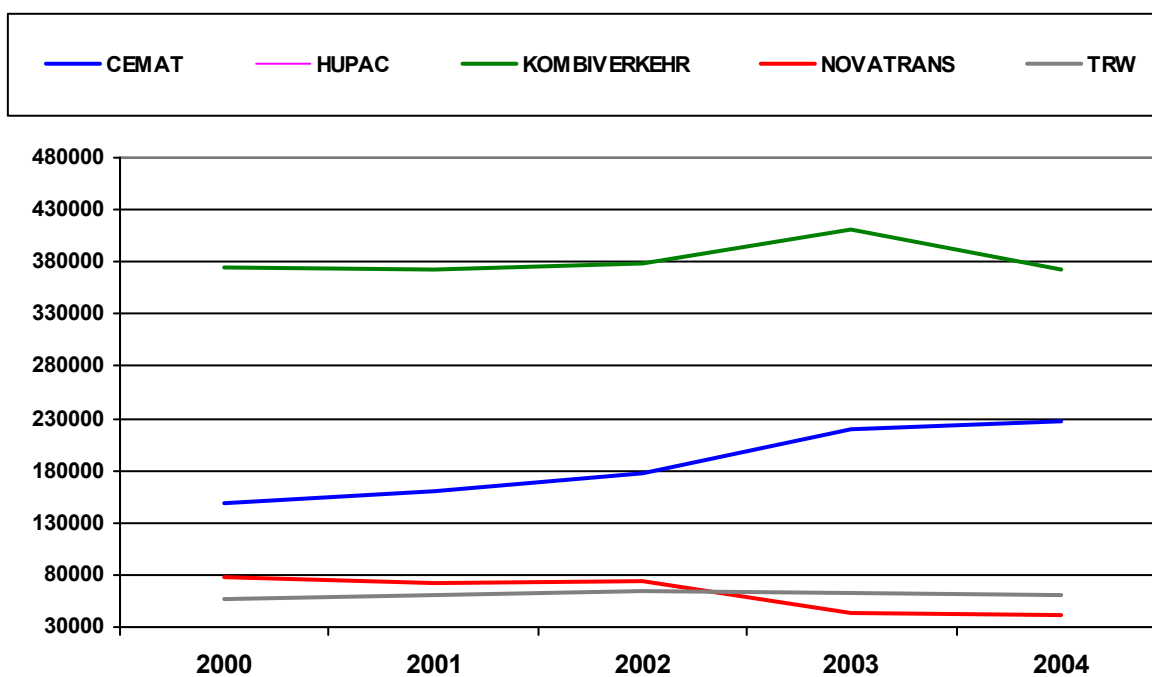
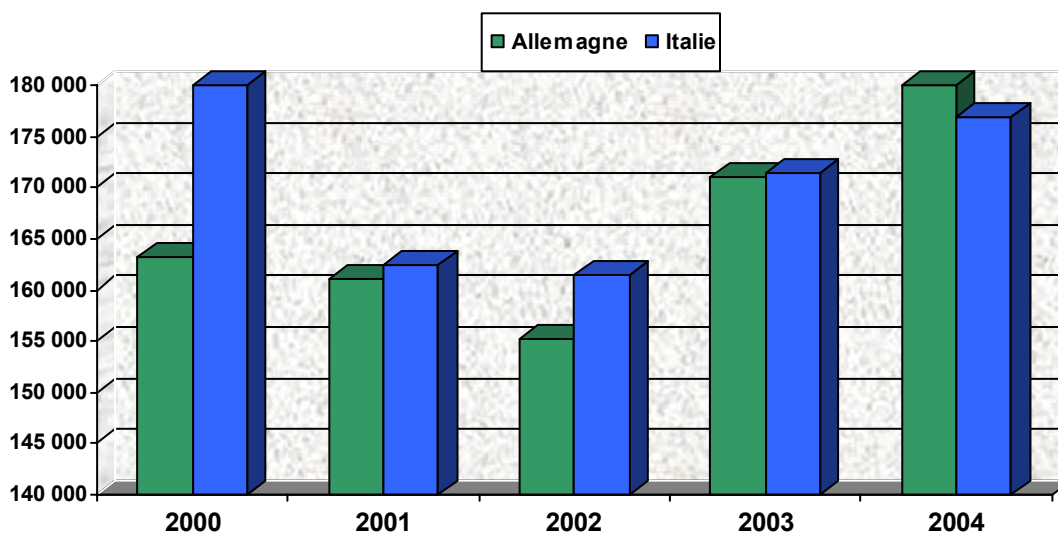


(*) NDLR – Concrètement la barre est donc placée en vitesse commerciale à 250km/h, permettant à une même rame d’effectuer sur certains parcours, un A/R dans la nuit.

- En trafics nationaux comparés (nombre d’envois) :







- ➔ Il ne s'agit pas là de trafics de groupage mais bien de lots complets qui pâtissent d'une véritable crise du TCRR dans notre pays.
- ➔ Cette crise française du TCRR repose en particulier sur quatre défauts majeurs de l'Entreprise ferroviaire historique, comme l'ont bien identifié les Groupeurs ayant participé à l'enquête :
 - Une absence durable de qualité et de fiabilité,

- Un traitement du fret – combiné en particulier – en termes de moyens de traction (couples locomotives – conducteurs) marginalisé par rapport aux voyageurs,
- Une organisation de la production inadaptée
- Une opacité tarifaire totale qui permet des majorations tarifaires excessives posant la question des transferts de charges.

➔ D'où notre demande :

1. Déconnecter totalement l'activité fret au sein d'une entité spécifique, avec ses propres comptes, disposant de ses moyens propres (locomotives et Conducteurs), fonctionnant au niveau de la production selon des schémas permettant un emploi optimum de ceux-ci, sans que la sécurité ne soit négligée.
2. Etablir la qualité et la fiabilité aux niveaux requis (cf. plus haut) selon des paliers de progrès officiellement cadencés dans le temps en concertation suivie avec les clients (Opérateurs et professionnels). On peut rappeler que la qualité nous avait déjà été annoncée comme étant le défi des années 2002 puis 2005 sans résultat tangible.
3. Une transparence totale de la construction tarifaire de la traction qui nous permette de savoir en permanence ce que nous achetons, ce qui augmente, ce qui baisse et selon quels indices. Nous fonctionnons déjà de cette façon avec nos Grands Comptes depuis plus de vingt ans.

Ces dispositions montreront publiquement l'intérêt porté au fret et la volonté d'évoluer du statut d'Entreprise ferroviaire historique à celui d'Entreprise ferroviaire moderne.

Pour accompagner cette mutation majeure de façon que ce mode de transport retrouve la place qui lui revient dans le paysage français, nous proposons les actions développées selon les huit points suivants.

4.1 - Pour des Opérateurs Intégrateurs ?

- ➔ Les Groupeurs l'ont dit : Qualité et Fiabilité se mesurent une fois l'UTI restituée, en bon état, sur le châssis de transport, dans le délai convenu (cf. Question 22.5).
La prestation « traction ferroviaire plus manutentions terminales sur les plates-formes intermodales » constitue un tout. Ce qui doit nous encourager, pour réduire les risques, à intégrer le TCRR plutôt qu'à le

saucissonner.

- ➔ **Cette exigence, qui va dans le sens d'une simplification, nous conduit à proposer une solution originale : l'Opérateur comme Entreprise ferroviaire !**
Pour quels avantages ? D'abord la levée de l'hypothèque Fret – Voyageurs. Ensuite, la création d'un tout nouveau couple Conducteur-Locomotive. Mais aussi une plus grande transparence du coût de la traction. Enfin une responsabilité opérationnelle unique au niveau de la production. L'Opérateur est le vecteur des besoins des transporteurs et il est donc le mieux placé pour assurer un TCRR Haut de Gamme. Une nouvelle ambition et un nouveau costume d'Ensemblier pour l'Opérateur, mais aussi une saine concurrence sur le segment ferroviaire du TCRR au profit d'une meilleure qualité et d'une plus grande fiabilité, au bénéfice du Client.
- ➔ Et comme cerise sur le gâteau, des sillons directement achetés auprès du Gestionnaire d'infrastructure.
- ➔ Pour quel risques ? Limités en apparence. Outre le fait qu'il faudra redimensionner le capital de l'Opérateur et revoir son tour de table, la part des Transporteurs devenant prépondérante.

➔ Cette concurrence générera la fabrication d'un TCRR Haut de Gamme mieux intégré et plus compétitif avec plus de Qualité et plus de Fiabilité, bases d'une profonde refondation du TCRR ainsi ouvert au « Business ».

4.2 - Bruxelles au TCRR : Je t'aime moi non plus...

- ➔ *« ... Le TCRR est la solution d'avenir sur les relations intra-européennes... »*
« ...L'avenir du TCRR est en Europe et c'est à la Commission européenne (CE) de prendre le pas sur les Etats et les structures nationales en imposant ses vues... »
« ...C'est la responsabilité de la CE et de sa DG TR.EN, mais aussi du Parlement européen de prendre des mesures de long autant que de moyen et de court termes... »



- ➔ Mais justement durant ces cinq dernières années, le TCRR a été continuellement ballotté à Bruxelles, passant de la Direction des Transports Terrestres (H. HILLBRECHT) à celle des Réseaux Transeuropéens : Transport et Energie (A. GONZALES-FINAT) pour échouer à la Direction des Autoroutes de la Mer et de l'Intermodalité (F. KARAMITSOS) où il apparaît comme un orphelin quasi abandonné !
- ➔ De fait, il émerge à l'intermodalité : un concept purement abstrait alors que la DG TR.EN aligne par ailleurs :
 - Transports terrestres (Dir. E)
 - Transport aérien (Di. F)

- Transport maritime (Dir. G)
- Transport maritime à court distance (G2)
- Navigation intérieure...(G2),

le Transport Combiné Rail-Route et le Transport Intermodal étant passés à la trappe. Pourtant le TCRR est le seul mode qui pourra en bonne entente et en complément du TRM, mailler effectivement le territoire européen.

- Quant aux Autoroutes de la Mer, elles ne sont pas aujourd'hui et ne seront pas demain LA solution pour traverser l'Europe de part en part à la place de la Route. Elles sont et resteront une solution de façade et elles ne remplaceront pas des investissements dans une infrastructure ferroviaire moderne, dédiée au fret.
- L'occasion est idéale alors que la DG TR.EN va publier son programme dans son LIVRE BLANC 2, de réhabiliter officiellement le TCRR en le rapprochant des Transports terrestres (Dir. E) et en le portant par de vrais projets.
- **Et pourquoi pas, commencer par la rédaction d'une Convention internationale pour le transport des marchandises en Transport Intermodal (TIM) intra-européen, d'application obligatoire, inspirée de la CMR (et de la CIM).**
Car le TIM est aujourd'hui le seul mode qui soit pratiqué dans un vide juridique absolu.
- En résumé, la DG TR.EN doit accélérer son pas car si le mandat d'un gouvernement de la Commission est de cinq ans, le cœur de nos entreprises bat selon un rythme annuel et une entreprise qui meurt, ce sont bien des emplois qui disparaissent.
- Il y a donc urgence à ce que le LIVRE BLANC 2 relève bien haut le défi du TCRR pour sa vraie refondation.

4.3 - Une Convention internationale pour le TCRR...Quand ?

- En 1999, La Commission européenne a commandé une étude à l'Université de Southampton : « Intermodal transportation and carrier liability », étude réalisée par un groupe de huit experts internationaux pilotés par Mme Régina ASARIOTIS de « The Institute of Maritime Law ».

→ **Le rapport concluait en particulier :**

« Aucun régime uniforme régissant la responsabilité liée à la perte ou à l'avarie n'est actuellement en œuvre. La responsabilité continue d'être déterminée par référence à divers régimes nationaux fondés sur des conventions nationales... En foi de quoi, cette responsabilité est fragmentée, imprévisible et elle varie largement d'un pays à l'autre. Cela signifie que des sommes énormes, susceptibles d'être mieux dépensées commercialement sont dépensées dans des conflits juridiques... »

Et l'Executive Summary de conclure :

« Un moyen potentiellement efficace d'aboutir à cette uniformité repose sur une Convention internationale ou intra-régionale ou de niveau européen par le biais d'une Convention ou d'une législation, toutes deux de la CE. Au niveau de la CE, un régime régional de responsabilité uniforme pourrait être créé par le biais d'une législation de la CE. Savoir si une Directive ou un Règlement serait plus approprié est une question qui demande des investigations complémentaires ; cependant il semble qu'un Règlement de la CE, d'application et d'efficacité directes, serait plus adapté pour assurer l'uniformité ».

→ **Depuis six ans, l'encéphalogramme est désespérément plat !**

4.4 - Quelles Plates-Formes Intermodales (PFI)...

- En France, de nombreuses PFI sont encore soit des culs de sac, soit des déserts, soit les deux. De plus, comme elles sont anciennes, elles peuvent être très enclavées dans le tissu urbain et à l'écart des grands axes de circulation du fret. Les tractions terminales en sont rendues d'autant plus difficiles et coûteuses qu'elles s'effectuent au plus fort du trafic routier local.
- Pour se limiter à la seule Région parisienne, on rappellera que rien n'est jamais sorti des consultations engagées en 1988/89 lorsqu'il s'était agi de décider d'implanter une plate-forme intermodale à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle. Sur ce point, la Puissance publique – la Région – directement responsable au niveau de l'Aménagement du Territoire a failli. (On verra comme contre-exemple combien de temps il faudra pour financer et construire la ligne CDG Express).
- Comme l'ont dit les Groupeurs, une PFI doit répliquer une gare routière et être implantée à proximité d'un nœud routier voire près d'un aéroport de fret, près de l'agglomération qu'elle dessert et se constituer en terminal Rail-Route créant un pôle d'attraction capable d'accueillir d'autres activités : centres de groupage – dégroupage pour réduire au minimum le délai de transfert des UTI entre le portique de manutention et le quai d'exploitation réservant le temps maximum pour la traction ferroviaire. Mais aussi des activités logistiques d'entreposage, de préparation de commande et de distribution ainsi que des prestations annexes : ateliers d'entretien et de réparation, station-service, station de lavage, restauration et hôtellerie, etc. et des services d'enlèvement et de livraison d'UTI à la demande, leur stockage plus une organisation de surveillance

et de gardiennage du site, fermé.

- ➔ Dans un tel environnement, il sera beaucoup plus aisé et motivant pour l'Opérateur de s'inscrire dans la logique de qualité et de fiabilité décrite par les entreprises pour contribuer à la fabrication d'un TCRR Haut de Gamme conforme à la demande des utilisateurs.
- ➔ Et les Transporteurs exploitant des trafics de charges complètes (matières dangereuses en particulier et produits sous température dirigée) y trouveront aussi de bonnes raisons supplémentaires d'accroître leur recours au TCRR.

4.5 – Pour un Guichet Unique : Sillon- Traction - Conducteur

- ➔ *« ...Le TCRR est utile, nécessaire, moderne et souhaitable – au sens de Kyoto – mais son environnement ferroviaire est totalement dépassé, justifiant une très sérieuse remise à niveau ici en même temps qu'à Bruxelles... »*
« ...Les Entreprises ferroviaires sont trop peu innovantes : leurs systèmes de production sont inadaptés et trop fragmentés en Europe derrière des frontières technico-administratives bloquantes... »
- ➔ Il est vrai qu'en écrivant « Un Guichet Unique : Sillon-Traction-Conducteur pour le TCRR», la comparaison avec le TRM est presque traumatisante puisque ce dernier aligne pour un même transport :
 - Un même ensemble routier
 - Un même conducteur
 - Des autoroutes interopérables
 - Règlement CEE n° 3820/21-85 pour le statut des Conducteurs Routiers
 - Directive CE n° 96-53/CE pour les poids et dimensions des véhicules routiers
 - Une même Convention CMR pour les marchandises

Quel défi pour le TCRR !



- ➔ La question du guichet unique intra-européen est centrale qu'il s'agisse de la gestion, de l'attribution voire de la « propriété » des sillons fret - au sens des droits de trafic en aérien – de qualité et de fiabilité, les trains du TCRR ayant une répétitivité quasi-quotidienne à longueur d'année. Et ceci sans omettre la tarification et sa transparence, que le Client soit une EFH ou un Nouvel Entrant ...Et quand nous disons sillon, il s'agit bien du trajet de bout en bout (end to end).

- Le problème se pose identiquement pour la traction ferroviaire où le TCRR bute sur des frontières socio-technico-administratives qui, autant que les infrastructures elles-mêmes, entretiennent la non-interopérabilité : cas du trafic France-Italie via Modane où deux Conducteurs italiens doivent remplacer un Conducteur français, sans parler des machines...
- Quant aux infrastructures fret, il suffit de consulter l'AGTC(1) pour construire un itinéraire en alignant les caractéristiques – et donc les contraintes – de chaque réseau et constater les difficultés du problème où les trains ne peuvent constituer que des solutions « a minima ». Le besoin d'une nouvelle infrastructure moderne européenne, intégrée, dédiée au fret au moins sur les grands axes massifiables correspondant aux corridors du RTE-T s'impose. Sans cette initiative, il restera illusoire de vouloir approcher les Etats-Unis en se référant à la part du fret ferroviaire dans ce pays, soit 40%. Il faut d'ailleurs rappeler que sur ce réseau, l'activité voyageurs est – hors trafics de banlieues – quasi inexistante.



- Ceci étant, il faut reconnaître qu'à la différence des Etats-actionnaires vis-à-vis de leur EFH, Bruxelles prend des initiatives qui vont dans le bon sens qu'il s'agisse d'ERTMS(2) et d'ETCS(3) (avec l'UIC), de définition des Système Technique d'Interopérabilité (STI) par l'Agence Ferroviaire Européenne mais combien d'années encore vont s'écouler entre la finalisation de ces STI et leur matérialisation sur le terrain ? Idem avec le statut du Conducteur de locomotive qui devrait répliquer celui du Conducteur de poids lourds, devenir « interopérable » comme ce dernier en trafic intra-européen, tirer sa locomotive interopérable de bout en bout pour faire enfin sauter ce verrou artificiel que représente le blockhaus des territoires nationaux.



- **Heureusement il y a - ou il va y avoir - GALILEO : le premier élément interopérable qui va nous permettre de disposer prioritairement d'un suivi en temps réel des trains du TCRR – et des UTI – ce que les EFH n'ont pas su – ou pas voulu – réaliser ensemble. La DG TR.EN doit dès maintenant s'atteler à ce projet pour sa mise en place avant 2010.**

(1) : Accord Européen sur les Grandes lignes de Transport international de Combiné et les installations connexes

4.6 – Express Colis Légers vs Express Tous Poids

- L'express « colis léger » - monocolis de moins de 30kg, portable à bras d'homme et trié automatiquement - « inventé » aux Etats-Unis par PUR-O-LATOR - est apparu en Europe dans les années 1970, plus précisément en 1976 au Royaume-Uni avec les Australiens IPEC et TNT, suivis par DHL et FeDeX, même si UPS s'était déjà installé en Allemagne, un peu plus tôt, auprès des Forces Armées américaines. C'est de cette même époque que date l'initiative de TNT d'avoir proposé ici le suivi électronique des colis et la P.O.D. * pour crédibiliser ce nouvel express qui cherchait encore sa place. Venant des territoires étendus où ils utilisaient déjà l'avion, les Intégrateurs Américains et Australiens ont

naturellement introduit en Europe ce vecteur aérien pour tenir leurs délais « Overnite ».

- L'express « tous poids » est né en Europe et plus précisément en France à l'initiative de CALBERSON. Il est multicolis. D'origine routière, ses seules restrictions sont relatives aux dimensions des colis et à des expéditions en port payé. Quant aux délais ils sont à l'époque bien sûr garantis et schématisés par la formule : A soir – B matin.
- Aujourd'hui les délais de livraison ont été tendus à « Jour B avant 09/10h00 » (Next day before 09/10.00 AM).
- Techniquement, les professionnels savent couvrir ce besoin par route, pour une certaine distance ; mais l'introduction prochaine du tachygraphe électronique, assorti d'une limitation de vitesse pour les véhicules d'un PTRR de plus de 12.000kg va modifier la donne.
- L'autre mode d'acheminement utilisé est le transport aérien – intra-européen – combiné avec un transport intercontinental amont ou aval. Ce produit qui concernait initialement exclusivement les Intégrateurs américains est aujourd'hui aussi pratiqué par des européens : allemands, britanniques, néerlandais, français, originellement des Administrations postales progressivement converties en Entreprises.



- Toutes les réponses reçues expriment un fort intérêt pour une solution alternative au transport aérien qui serait la Grande Vitesse, opérée sur des infrastructures modernes, les LGV (Lignes à Grande Vitesse).
- En même temps, ces Groupeurs nous précisent que la vitesse en tant que telle ne les concerne pas. Mais pour concurrencer l'avion sur des distances intermédiaires, il faut passer de 170km/h à 250 km/h et plus, en vitesse commerciale. C'est-à-dire que, toutes choses égales par ailleurs, il faut migrer d'un TCRR Haut de Gamme vers un TCRR – Très Haut de Gamme (TCRR THG). Et profiter de ce qu'en mode ferroviaire, le temps d'accès à la vitesse de croisière par rapport à l'arrêt et vv est très réduit comparé avec l'aérien.
- Ce TCRR – THG devra mettre en cohérence transport aérien sur les très longues distances intercontinentales et intra-régionales, transport ferroviaire sur des distances intermédiaires massifiables et dotées de LGV et transport routier sur les courtes distances et les dessertes locales. **Ce qui signifie qu'il devrait disposer en Région parisienne sur/ou à proximité immédiate de CDG et de sa LGV d'une plate-forme intermodale tri-mode équipée de voies spécifiques pour le traitement de ces trafics.**

Malheureusement, là encore, l'encéphalogramme est plat depuis 1988-89 !

(2) : European Rail Transport Management System

(3) : European Train Control System

* Proof of Delivery : Preuve de livraison

- ➔ A L'horizon 2007, plusieurs métropoles pourraient être connectées à partir d'un hub tel que CDG à condition que la France ne se laisse pas doubler par un concurrent plus souple et plus entreprenant comme savent l'être nos voisins belges, néerlandais ou allemands. Le maillage pourrait en effet inclure :
 - Au plan national : Paris, Lille, Lyon, Avignon, Marseille, Montpellier, Metz, Strasbourg...
 - Au plan européen : Paris, Londres, Bruxelles, Liège, Cologne, Francfort, Rotterdam, Amsterdam...plus Bâle et Genève ?

- ➔ Bien-sûr, la capacité de l'ICE à se fondre dans ce système permettrait d'envisager de plus amples développements en Allemagne.

- ➔ Ce TCRR – THG, de type « bond de nuit » répondant à des taux de qualité et de fiabilité « japonais » déjà décrits, ne devra pas pâtir ni être contraint par des priorités Voyageurs au niveau de l'attribution des sillons, ni par des contraintes semblables à la fois au plan des circulations, et l'entretien des voies, même si ces dernières sont indispensables ; ce qui veut dire que si la journée appartient au TGV, la nuit appartiendra au TCRR – THG et la maintenance de l'infrastructure devra être également supportée par les deux trafics, à l'exception des nuits de samedi/dimanche et dimanche/lundi.

- ➔ D'autre part, pour qu'un tel projet fonctionne, il faudra que France et Allemagne coopèrent pleinement à la réussite du système, ce qui nécessitera un contrôle effectif d'une DG TR.EN dynamique et volontariste soutenue par les deux pays.

- ➔ Deux autres questions devront encore être réglées concernant :
 - d'une part les contenants utilisés. Ceux-ci seront interopérables entre les trois modes pour que l'ensemble ressorte du transport intermodal. On rappellera par exemple qu'un Boeing 747F comme un Airbus A380B peut charger des conteneurs ISO de 20' et que ce module a un sous-multiple, le 10', qui le serait aussi comme ils peuvent l'être sur le rail et sur la route.
 - d'autre part, les rames TGV fret à utiliser. Il sera intéressant de confronter les offres des différents constructeurs ALSTOM, BOMBARDIER, SIEMENS, TALGO, et leurs capacités d'innovation et d'optimisation tant techniques qu'économiques.

➔ Et pourquoi pas faire prendre en charge par l'Union européenne ces démarches dans le cadre d'un budget de recherche inscrit au PCRD eu égard à l'intérêt général d'un tel projet et se donner ainsi les moyens d'apprécier sa faisabilité technologique. Sachant que les TBE en circulation sont déjà un gage de fonctionnement. La vraie question étant : peut-on - et comment - faire mieux ?

→ **En France le programme Véhicules Propres et Economes (sur sa ligne budgétaire : le Train fret du futur) et le prochain appel à propositions ANR/PREDIT(GO6) sur les transports intelligents peuvent être également des moyens pour faire progresser la recherche et les actions sur ces sujets.**

- **Se posera aussi la question du/des tractionnaire(s). Ces rames étant indéformables, locomotive comprise, il ne sera pas possible de faire intervenir simultanément une Entreprise ferroviaire et un Opérateur sur un même TGV. Ce qui nous ramènera au problème précédent de décider si sur une prestation aussi fine et sensible pour leurs Entreprises, les « Expressistes(!) » accepteront de déléguer cette traction à une autre entreprise sur laquelle ils n'auront aucun « contrôle », sauf à prévoir de très solides garanties financières en cas de défaillances dans le cadre d'engagements contractuels de service. D'autant plus que sur certaines relations, les rames effectueront un A/R chaque nuit.**
- « ...Nous recherchons des trains trans-frontières à Très Grande Vitesse pour express garanti, la référence étant les TBE du SERNAM... »
- Une demande existe qui ne sera probablement pas limitée aux Intégrateurs. La difficulté est de bien apprécier aujourd'hui sa réelle ampleur, et les éléments ci-dessus (p. 33 à 35) ne peuvent avoir qu'une valeur indicative. Il faudra donc s'attacher à mesurer aussi finement que possible sur certaines relations nationales et intra-européennes « TGV », les potentiels combinables au quotidien et sous quelles conditions d'horaires et donc de sillons. Cela ne devrait pas être trop difficile, le nombre d'entreprises concernées étant limité donc facilement accessibles. Sans omettre d'éventuels nouveaux marchés susceptibles d'exprimer un intérêt au vu des prestations proposées.
- Comme plus haut, nous proposons que la Puissance publique en France et à Bruxelles (DG TR.EN) se saisissent de ce besoin pour l'étudier sérieusement avec la volonté de dégager les vraies lignes de force de ce produit avec les mêmes partenaires ainsi que les Constructeurs du matériel, la DATAR ou la Région Ile de France et ADP pour l'implantation de la plate-forme tri-modale sur ou à proximité de CDG.
- Car nous serons bien avec un tel TCRR – THG au top du top pour la qualité et la fiabilité du produit mais aussi pour toutes ses autres composantes : sillon, Conducteur, guichet unique, transparence tarifaire, organisation transfrontière de l'exploitation – sans pour autant négliger la sécurité – suivi en temps réel du trafic avec remontée de l'information aux donneurs d'ordre (lesquels dans ce métier travaillent d'abord de nuit ce qui signifie que suivi et remontée de l'information ont un vrai sens), prestations de manutention sur les plates-formes.



- Quant à l'échéance du projet, elle devra être la même que celle indiquée plus haut, c'est-à-dire fin 2007.
- Et puis comme nous l'avons déjà écrit, si le TCRR – Haut de Gamme n'avait déjà rien de commun avec les Autoroutes de la Mer, le TCRR – THG en est encore plus éloigné.

Ce qui démontre bien la nécessité de découpler à Bruxelles TIM et TCRR du Short Sea Shipping. Tout cela pour redonner de vraies chances au TCRR établi comme un mode de plein droit Route-Rail (-Air). Il suffit de considérer les connexions existantes ou envisageables entre les métropoles citées pour s'en convaincre.

- Evidemment ce TCRR-THG devra lui aussi figurer au programme du LIVRE BLANC 2.

4.7 – Former, Informer, Promouvoir

- L'enquête fait ressortir nettement un déficit d'information sur l'offre du TCRR auprès des clients potentiels. Lequel constat a déjà été mis en exergue dans l'étude AFT-IFTIM/ADEME de 2005 sur les besoins en matière de formation des acteurs du transport combiné rail-route.
- Le GETC, GNTC et l'ADEME, outre leurs participations et engagements volontaires dans les projets et propositions d'actions développés ci-dessus, seraient aussi comptables avec leurs partenaires adéquats, de la trilogie :

Former ⇒ Informer ⇒ Promouvoir

c'est-à-dire

Eduquer ⇒ Disséminer ⇒ Convaincre

Ces questions ont sensibilisé les Entreprises. Il est nécessaire de bien satisfaire ces besoins qui devront contribuer à élargir la base du TCRR.

Des actions conjointes avec AFT IFTIM en France pourraient être utilement envisagées, avec pour le GETC et le GNTC, un rôle **d'Information et de Promotion** à renforcer dans le cadre d'un **partenariat stratégique avec l'ADEME** qui viendrait prolonger et amplifier l'accord de coopération signé en 2004.

4.8 - Une Puissance publique qui s'engage...

- Les Groupeurs l'ont bien dit. Pour disposer d'un TCRR Haut de Gamme – compétitif – il faut :
- Qualité et fiabilité du service, y compris sur les plates-formes

- Séparer totalement le Fret ferroviaire des Voyageurs dans les EFH
- Des équipes Conducteur-locomotive interopérables, de bout en bout
- Des guichets uniques – transfrontières – Sillon, Traction, Conducteur
- Des coûts de traction transparents
- Des plates-formes intermodales modernes participant de l'aménagement du territoire
- Un TCRR pleinement reconnu – enfin – respecté et soutenu à Paris et à Bruxelles, par la Puissance publique
- Une Convention internationale spécifique, rapidement établie par un Règlement de la Commission européenne.

→ **Et pour matérialiser ce « Paquet », ils ont ajouté qu'il fallait le compléter par :**

- **Des engagements de services multi-partenaires contractualisés positionnant chaque intervenant face à ses responsabilités au jour le jour : ces engagements « haut de gamme » étant assortis de pénalités financières individualisées en cas de déficiences.**
- **Des groupes produits s'assurant en permanence du bon fonctionnement du système, recensant ses dysfonctionnements, en identifiant les causes, arrêtant les mesures correctives, contrôlant leur mise en œuvre et vérifiant leur efficacité.**

→ Car ce sont ces seules dispositions qui permettront de fabriquer industriellement un TCRR répondant aux besoins des Transporteurs et aux exigences des Chargeurs.

→ **Plus directement encore en relation avec cette enquête, nous demandons que soient créées à une échéance de 18 mois environ – soit fin 2007 au plus tard – les conditions nécessaires pour permettre le démarrage au plan domestique (France) et intra-européen d'un produit TCRR Haut de Gamme répondant aux critères de service tels que définis par les professionnels avec un taux minimum de Qualité-Fiabilité au départ de 96% à améliorer ensuite par paliers.**



→ **Ces mesures doivent être encadrées :**

- **A Bruxelles, par une déclaration officielle de la DG TR.EN d'une reconnaissance de l'utilité effective du TCRR matérialisée par une volonté de le redévelopper, volonté fortement exprimée au LIVRE BLANC 2.**
- **A Paris - pour la France - par une initiative aussi forte qui replace effectivement le TCRR dans ses droits en le dotant des moyens voulus.**

→ **Dans les faits, cela doit se traduire à Bruxelles par :**

- **Une initiative visant à produire avant l'échéance de 2010, un paquet « Opérations TCRR rénové » dont le contenu est à définir**
- **Un Règlement européen créant avant la même échéance une Convention internationale pour le transport de marchandises en transport intermodal intra-européen s'inspirant de la CMR et d'application obligatoire**
- **L'identification du Transport Intermodal et de la Logistique au cœur d'une Direction plus appropriée, telle que Transports Terrestres privilégiant le fort lien Route-Rail (tout en préservant de très bonnes relations avec les modes aérien, fluvial,**

Ro-Ro...)



- ➔ **Pour aboutir, nous avons besoin d'un réel engagement en France et à l'Union européenne de la Puissance publique au sein de deux structures de projet interactives - à Haut Niveau - installées pour la circonstance.**
- ➔ **Et notre demande est de voir celles-ci effectivement pilotées par :**
 - **La Direction Générale Maritime et Terrestre (DGMT) du Ministère des Transports français (laquelle a une pérennité plus longue que celle du Cabinet du ministre) garantissant la menée à son terme du projet sous une seule et même responsabilité.**
 - **La Direction générale de la DG TR.EN à Bruxelles à un même haut niveau**
- ➔ **Ces deux Autorités auront la charge de conduire effectivement le projet dans la durée, présider les Comités de pilotage respectifs assistés d'une équipe ramassée de haut niveau représentant les partenaires concernés : Gestionnaire d'infrastructures, Tractionnaires (EFH et autres), Opérateur(s), Transporteurs, Clients en s'appuyant sur des groupes de travail transversaux, chacun d'entre eux étant sous la responsabilité d'un des partenaires du Comité de pilotage.**
- ➔ Leur mode de fonctionnement serait du type « Modèles de partenariats/plans d'action et de bonnes pratiques » utilisés comme boîte à outils agréés par l'ONU CEE et la CEMT-OCDE. Le projet de Corridor Rotterdam-Lyon pourrait aussi servir de référence sous condition qu'Opérateurs, Transporteurs et Clients soient effectivement intégrés au processus dès le démarrage ce qui n'est pas le cas actuellement.
- ➔ **La démarche induirait la possibilité de lancer trois démonstrateurs, franco français pour l'un et intra-européens traversant la France pour les deux autres, tels que Royaume-Uni – Italie par le tunnel sous la Manche et le Fréjus et Allemagne- Espagne...**
- ➔ L'Assemblée Générale Annuelle du GNTC qui se tient au mois de Mai à Paris pourrait être retenue pour faire un point d'étape sur la progression des projets en 2006 et 2007.
A l'issue des travaux, nous tiendrions les Etats Généraux du Transport Combiné, sanctionnée par la signature d'une Charte plus ambitieuse que le 95/20, pour accompagner la relance de ce mode.
- ➔ **D'intérêt général évident et matérialisé par une Charte multi-parties – inspirée de l'Accord 95/20 revisitée en terme d'ambition – ce projet démontrerait une forte volonté politique de relancer vigoureusement le TCRR Haut de Gamme en France et en Europe afin d'y conquérir de nouveaux marchés.**
D'autant plus qu'on peut légitimement penser – sous réserve d'une enquête complémentaire adaptée – que les Transporteurs engagés en Transport Combiné Rail-Route pour leurs trafics en charges complètes ne rejetteraient pas – au contraire – les conditions mises en avant par les Groupeurs et plus particulièrement les Messagers.

En résumé

TCRR : La Puissance publique s'engage...sur nos propositions

→ Paris

- **Etablir une Entreprise ferroviaire moderne dédiée au fret (avant 2008)**
- **Co-piloter le projet « Engagements de service multi-partenaires » (avant 2008)**
- **Accompagner la migration « Opérateurs-Tractionnaires » (2007)**

→ Bruxelles

- **DG TR.EN : identifier sans ambiguïté le TCRR (2006)**
- **Finaliser un paquet « Opérations TCRR » (avant 2008)**
- **Instituer une convention européenne pour le TCRR (Règlement) (2009)**

→ Bruxelles et Paris

- **Accomplir le projet d'un Express GV-THG en TC (2008)**
- **Développer des aides coordonnées au TC (2006/07)**
 - **Au démarrage de trains (très) haut de gamme**
 - **A la formation**
 - **A la promotion**

→ ...

