



Assistance au développement du Transport Combiné dans le Département de la Haute Marne

Démarrage

Robert Claraco Conseil © 18-12-2008



Table des matières

Table des matières	2
<i>Préalable</i>	3
<i>Intégration de la stratégie de développement de Chalindrey Services</i>	3
Désenclavement maritime de la Haute Marne.....	4
<i>Validation des itinéraires</i>	5
<i>Le Binôme Paris Terminal - Chalindrey</i>	7
<i>La défaillance de VFLI</i>	8
<i>La desserte terminale de la plateforme Chalindrey Services</i>	10
<i>Les conséquences sur les dessertes</i>	11
<i>La veille stratégique et ses conséquences</i>	13
<i>Rapprochement marché et installation</i>	14
Un produit de vulgarisation vers les clients.....	15
Compte rendu des missions prospectives	17
Calibrage des trains de desserte	25
Origine - Destination des dessertes	25
<i>Le Havre</i>	25
<i>Marseille</i>	26
<i>Valencia et Barcelone</i>	26
<i>Rotterdam et aussi la Scandinavie</i>	26
<i>Anvers</i>	26
Conditions d'acceptabilité de la plateforme de Chalindrey	27
Capacité des convois	28
Fréquence du service	28
Tarifcation	28
Accompagnement	29
<i>Ouverture de l'exploitation du système</i>	29
Tableaux de charges.....	30
Nombre de positions UTI et fréquences	30
Trafics contractualisés 2009.....	31
Observations générales.....	32
Conclusions	34
Position finale du Cabinet.....	36

Préalable

Ce préalable déjà évoqué est repris pour bien préciser le contour de l'intervention du Cabinet

L'objectif de l'étude étant la promotion et le développement du transport combiné en Haute Marne.

Cette mission confiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute Marne est mise en phase avec l'ouverture du chantier de transport combiné de Chalindrey, dont la gestion est concédée à la société Chalindrey Services dont la Chambre de Commerce de la Haute Marne est actionnaire majoritaire et dans laquelle Paris Terminal détient une participation.

Cette situation limite donc l'intervention du cabinet à des actions promotionnelles et techniques, dans le seul cadre du développement du transport combiné en Haute Marne. En aucun moment la mission confiée ne pourra empiéter sur la gestion financière et commerciale de Chalindrey Services qui est aujourd'hui seule à pouvoir développer et concrétiser, en tant que concessionnaire privé de la plateforme bimodale, les contacts et données utiles fournis par le bureau d'étude dans le cadre de sa mission à la CCI de Haute Marne (Actionnaire Principal).

Cette phase de l'étude comporte les trois volets suivants :

1. Evaluation des besoins locaux et des attentes des chargeurs
2. Mise en cohérence des attentes des chargeurs avec le passage des trafics par la plateforme gérée par Chalindrey Services
3. Proposition d'un dispositif de démarrage des services

Intégration de la stratégie de développement de Chalindrey Services

Les deux bases de la construction du développement :

1. Le désenclavement maritime de la Haute Marne
2. L'alliance faite avec Paris Terminal

Ces deux fondements très imbriqués font l'objet du développement suivant :

Désenclavement maritime de la Haute Marne

L'objectif premier de l'étude était de créer des relations cohérentes entre la plateforme de Chalindrey et les ports du Havre d'une part et Anvers d'autre part. En cours d'étude l'alliance stratégique négociée par Chalindrey Services avec le Port de Paris Terminal (professionnel affirmé de l'intermodalité) renforce par son poids économique la totalité du projet en dotant Chalindrey Services d'une assistance technique et commerciale en interne lui conférant ainsi toute l'indépendance nécessaire à son démarrage.

Cette nouvelle association eut comme conséquence pour le Cabinet de réorienter l'étude en introduisant cette nouvelle donnée:

1. D'une part les relations via Paris Terminal ont été prises en main par Chalindrey Services et il a donc été demandé au Cabinet de se concentrer sur les recherches d'opportunités concernant l'axe Nord Sud et en particulier la relation Anvers – Chalindrey.
2. Considérant la fragilité du trafic au départ de Gennevilliers, dans le concept « train barge », le Cabinet a été convoqué par Paris Terminal pour qu'il réactive ses contacts dans l'optique de la mise en place d'un train « Paris Terminal – Chalindrey ». Relation devant se substituer à la défaillance d'Open Combi sur cette même prestation de service (semble t'il contractualisée).

Le Cabinet a donc réamorcé ses contacts avec les partenaires ferroviaires potentiels en s'affairant à leur montrer l'intérêt de la relation et de ses retombées, pour ensuite transmettre l'ensemble des contacts validés au responsable de l'étude à la CCI de la Haute Marne.

A compter de ce transfert, Chalindrey Services a pris directement en tant qu'acteur principal et autonome les opérations à sa charge pour essayer de concrétiser un train.

A ce jour, le Cabinet n'a pas reçu de demande complémentaire de mise à disposition de ses compétences techniques sur la globalité de cette opération d'obtention de desserte ferroviaire ce qui présage une avancée significative dans le désenclavement de la part de Chalindrey Services qui n'a donc pas du rencontrer de difficultés.

Par contre le Cabinet est interrogé au coup par coup et répond ponctuellement à certaines demandes techniques très précises du commanditaire de l'étude.

Validation des itinéraires

Le Cabinet a été interrogé sur les divers gabarits des voies ferrées existantes entre Paris et Chalindrey afin de valider un itinéraire permettant d'acheminer les conteneurs de grandes dimensions.

Cette approche s'est faite suivant les protocoles établis et après avoir validé les types de couples « wagons /itinéraires ». Le Cabinet a présenté les possibilités techniques sur les divers axes.

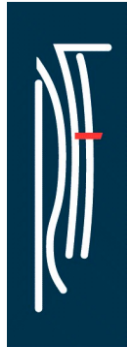
Ces possibilités techniques devront être vérifiées par les entreprises ferroviaires retenues pour ces trafics et ayant règlementairement obligation de demander l'autorisation de circulation au BTE.

Au cours de l'année 2008, la faiblesse des trafics, n'ayant pas permis de concrétiser un train régulier, Chalindrey Services et ses partenaires sont intervenus auprès des services de l'Etat afin de valider préalablement ces itinéraires.

Cette démarche atypique a demandé une gestion complexe des interventions pour débloquer des réponses au travers de circuits différents de ceux instaurés règlementairement pour gérer de telles demandes en provenance d'entreprises ferroviaires régulières.

Des solutions techniques ont été précisées et un acheminement de caisse grand volume entre Paris et Chalindrey est aujourd'hui officiellement réalisable moyennant des contraintes qui ont été précisées par les services de l'Etat à Chalindrey Services.









Une optimisation d'itinéraire reste encore possible, mais les interventions engagées officiellement exigent des procédures longues, le BTE attend encore une demande officielle de mesure photométrique pour requérir une prestation d'étude en préalable à la validation d'itinéraire alternatif à l'itinéraire long.



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



Légende / Legend / Legende

	GC
	GB1
	GB
	GA
	G1
	3.3
	3.4
	Localité importante /

Le Binôme Paris Terminal - Chalindrey

Dès le mois de Mai 2008, des contacts ont été pris par Paris Terminal avec l'entreprise ferroviaire Belge IFB pour massifier une relation : Anvers – Paris – Chalindrey.



Cette solution pouvait espérer apporter une solution de massification justifiant un train entre Paris et Chalindrey par prise en charge des trafics de la barge Le Havre – Paris et d'un volume arrivant d'Anvers.

Cette hypothèse devait permettre d'obtenir une desserte supplétive à l'offre momentanément défaillante d'Open Combi.

Cela aurait du apporter également par une desserte directe, une contraction des frais de mise en place à Chalindrey (Dernier kilomètre).

En effet, à Chalindrey, VFLI qui se trouve être contractuellement associé à Chalindrey Services dans le contrat de concession de la plateforme comme opérateur de proximité exclusif grevait le prix global de la prestation au point de pénaliser la commercialisation du produit.

La défaillance de VFLI

Lors de la phase initiale et pour contracter le prix des prestations, le Cabinet avait questionné VFLI afin d'obtenir une prestation globale de Paris Terminal à Chalindrey incluant la desserte finale des deux terminaux.

Une telle prestation permettait de laisser espérer que VFLI pouvait ainsi rester dans son cadre contractuel, tout en redonnant compétitivité au service Paris - Chalindrey

Aucune réponse positive sur la simple possibilité technique d'organiser de tels convois n'a été apportée par VFLI.

Le Cabinet a fait préciser cette position à VFLI.

Le Cabinet n'a obtenu de cet opérateur ni d'offre économique globale ni de solution simplement technique.

Pourtant VFLI était fondé de présenter une solution à sa convenance, soit en apportant une solution globale, soit en scindant sa prestation en deux opérations distinctes :

1. Evolutions locales de dessertes à Chalindrey en conformité avec son engagement contractuel.
2. Traction Chalindrey – Paris Terminal comme toute entreprise ferroviaire longue distance, y compris en associant pour cette prestation sa maison mère la SNCF et les moyens dont elle dispose sur l'unité de production de Chalindrey.



A ce jour aucun retour de proposition de la part de VFLI ne nous a été signalé dans notre démarche exploratoire de désenclavement du territoire de la part de Chalindrey Services.

En fonction de quoi, le Cabinet est fondé de constater que VFLI pressentit comme partenaire contractuel dans l'organisation de ces trafics, est défaillant et il convient que Chalindrey Services prenne toutes mesures appropriées pour assumer son contrat.

Bien que rien n'oblige VFLI à répondre puisque l'interlocuteur officiel se nomme Chalindrey Services (concessionnaire de la plateforme), il aurait malgré tout été plus convenable qu'une filiale de la SNCF, qui fut longtemps associée à l'aménagement du territoire, ne reste muette et se montre plus coopérative sur un projet de désenclavement.

Il conviendrait toutefois par précaution de faire préciser officiellement à VFLI son désengagement définitif dans son partenariat avec Chalindrey Services et ainsi afin d'éviter toute polémique ultérieure, modifier le marché en conséquence auprès de la tutelle administrative.

La desserte terminale de la plateforme Chalindrey Services

Pour Chalindrey Services qui pourrait se considérer désengagé de VFLI, il convient dès lors de requalifier les segments de liaisons entre le réseau RFF principal en gare de Chalindrey et l'embranchement de la plateforme situé sur la ligne sans service reliant Chalindrey à Gray.

Considérer ce segment de ligne encore qualifié de ligne principale 9SV du réseau RFF, comme une antenne exploitée en embranchement particulier, faciliterait les dessertes et les points de contacts avec le réseau RFF.

Hélas les gestions locales ont complexifié le statut de cette antenne au point que RFF ne veut pas faciliter une mise à disposition même à titre réversible du tronçon à partir de Chalindrey Gare SNCF.

RFF officiellement veut conserver ce tronçon dans son réseau national pour raison stratégique.

Pourtant le Cabinet a connaissance de situations analogues pour lesquelles RFF confie provisoirement à un utilisateur potentiel des installations similaires.

Deux exemples concrets sont donnés pour appuyer cette remarque :

1. Ligne Montluçon – Ussel : RFF propose une mise à disposition des installations au profit des clients potentiels sur 70 kilomètres.
2. Ligne Volvic – Lapeyrouse : Même disposition sur 70 kilomètres.



Les conséquences sur les dessertes

La situation actuelle permet cependant d'envisager plusieurs possibilités.

En effet il existe deux options:

1. Desserte directe par la machine de ligne si VFLI se dit délié du contrat de concession
2. Remise de la rame en tête de desserte en gare de Chalindrey et manœuvre par un engin homologué RFF et conduit par du personnel formé (TA) sous contrôle de Chalindrey Services.

Sur l'option 2, le Cabinet rappelle qu'il avait émis des préconisations liées à la configuration des voies :

1. Utiliser un **engin rail route** moderne pouvant se dégager des convois et se repositionner en mode routier. Cet engin économise une reconfiguration géométrique des accès à la plateforme et peut même effectuer haut le pied le trajet plateforme – gare SNCF en mode routier.



2. **Utiliser un locotracteur conventionnel, ce qui complexifie les manœuvres ferroviaires.**

Sur ce volet le Cabinet avait proposé en 2007 un locotracteur remis à niveau et disponible chez CFD.

Une seconde offre pour ce même locotracteur mais en l'état est apparue par l'entremise d'un intermédiaire.



Le Cabinet propose aujourd'hui **un fournisseur supplémentaire** que Chalindrey Services peut contacter. Ce fournisseur dispose à la vente de matériel garanti et agréé RFF/SNCF :

Société PATRY
Gérard DUFFLOT
Directeur Commercial
24 rue du 8 mai 1945
95340 PERSAN
Tel. 33 1 39 37 45 45 / gerard.dufflot@patry.fr

La veille stratégique et ses conséquences

Le Cabinet s'est vu attribuer pour l'année 2008 une mission complémentaire de veille stratégique.

La crise économique lourde que subissent les trafics continentaux n'a pas encore eu d'effet sensible sur les volumes à l'importation. Cette constatation s'explique par la structure des marchés qui sont contractualisés par anticipation et donc génèrent encore des flux près de 6 mois après un début de récession.

En trafic paneuropéen ainsi qu'en trafic domestique, le ralentissement d'activité a par contre été immédiat rendant les premières conséquences lisibles dès Novembre 2008.

En ferroviaire et concernant le carrefour de Chalindrey, les conséquences paraissent très intéressantes :

Toutes les entreprises ferroviaires ayant amorcé récemment de nouveaux trafics voient leurs plannings désorganisés.

Lorry Rail ne sait utiliser qu'une demi rame sur Le Boulou – Bettembourg et offre des capacités de traction à tout client intéressé pour des wagons conventionnels ou des porte conteneurs.

La SNCF ne remplit pas le train Perpignan – Anvers qu'elle opère avec en association avec un opérateur Belge bien implanté sur Anvers.

Un opérateur représentant une compagnie scandinave au travers d'une implantation franco-belge et qui voit son train le Boulou – Lérrouville – Belgique s'alléger.

Les trains historiques de l'organisation spéciale qui ont bénéficié d'un report modal lors du pic du prix du gazole stagnent à nouveau quel qu'en soit l'opérateur.

Aujourd'hui, tous ces opérateurs ayant boudé Chalindrey sont disposés à y faire escale pour peu que des tonnages significatifs soient assurés régulièrement.

En outre, les niveaux de prix sont incompressibles et connus, ce qui permet à Chalindrey de se repositionner sur l'ensemble de l'axe nord – sud et en particulier en face du service Le Boulou – Bettembourg, pour peu que la productivité et la qualité des prestations de Chalindrey Services soient adaptées.

Le Cabinet n'ayant pas de tarification ni de descriptifs des opérations proposées n'a pu identifier les opportunités économiques réelles que Chalindrey Services pourrait offrir.

Par contre, le Cabinet a cherché à recenser les souhaits des clients ainsi que leurs attentes pour comprendre si Chalindrey Services pouvait intégrer leur schéma logistique. L'éventail du possible est relativement intéressant pour peu que Chalindrey Services ne se cantonne pas sans motif sérieux, au simple trafic de et vers les ports.

Rapprochement marché et installation

Les divers contacts et l'expérience du Cabinet montrent que le potentiel maximum de l'installation rail- route de Chalindrey se situe de manière sécurisée dans une fourchette comprise entre 3500 et 4500 conteneurs annuels traités.

La structure du marché montre que globalement, les expéditions semblent légèrement excédentaires aux réceptions.

Cependant il n'existe pas de possibilités simples de réutilisation des conteneurs vides.

En effet les gros chargeurs moteurs de ces trafics ont des exigences de qualité et des exigences économiques qui rendent aléatoire le rapprochement.

Au niveau économique, les marchés très dispersés au niveau mondial exigent un éventail de prestataires variés. Cette notion est consolidée par deux éléments :

1. Des services adaptés suivant les lignes desservies et les compagnies pour optimiser le coût global de la chaîne logistique.
2. Un contrôle qualité préalable permettant un pré positionnement des conteneurs à l'export avec des circuits tendus pour les opérations terminales qui imposent un agrément du conteneur vide avant son acheminement vers le chargement.

Dans le cadre de sa mission, le Cabinet a donc eu contact avec les chargeurs de référence où les opérateurs gèrent leurs flux. Cette intervention restant dans le cadre strict défini par le marché :

Le Cabinet a donc appliqué les éléments proposés lors de l'offre :

Un produit de vulgarisation vers les clients

Le démarchage de clients industriels tant chargeurs que transporteurs sera aussi mis en avant en mettant en œuvre une stratégie de complémentarité personnalisée.

Le Cabinet veillera à développer une stratégie à taille modeste permettant de personnaliser finement l'offre pour chaque client.

Ces approches des clients seront accompagnées de supports matériels de promotion identifiant fortement le site et les services.

Une proposition d'assistance à démarrage sera proposée aux clients.

Cet exercice délicat a confirmé, ce qui est évident pour tout professionnel, qu'il n'est pas possible d'évincer les prestataires logistiques actuels qui ont une réaction adaptée et un dynamisme exceptionnel afin que l'ensemble d'une opération complexe soit déclenché immédiatement à la commande.

De plus il était important de conserver le circuit de commande des opérations en vigueur dans la logistique maritime, à savoir que les rapports entre clients et divers intervenants de la chaîne transport en partant des armateurs, jusqu'à la traction routière terminale, sont régis par des protocoles qui ne peuvent être remis en question et préservent la confidentialité des flux et la liberté de choix des prestataires pour les chargeurs.

Au regard de ces réflexions, il est apparu que Chalindrey Services comme tout prestataire partiel du dispositif logistique, doit être intégré à la chaîne transport en restant transparent pour les clients. Ses prestations doivent donc être contractualisées au travers des acteurs officiels du dispositif proposant le service complet.

Au niveau de l'envergure de la plateforme de Chalindrey, il s'avère qu'elle doit être considérée comme une installation de proximité adaptée au marché local, avec pour unique fonction, le rapprochement des chargeurs d'une interface ferroviaire locale.

Cet outil a pour but essentiel d'améliorer la compétitivité de l'organisation logistique pour la Haute Marne afin de conforter les implantations industrielles par des gains de productivité significatifs tout en offrant une solution économique favorable de nature à soutenir les entreprises du ressort de la CCI de la Haute Marne en particulier.

Cette vision permet de clarifier le poids de la plateforme de Chalindrey et de bien comprendre son rôle, certes performant, mais annexe de pôles déjà très structurés comme le sont Athus ou Vesoul ou plus particulièrement Paris Terminal, associé dans Chalindrey Services et à qui cette particularité limitante de peut échapper.

Pour illustrer cette dimension, la plateforme privé de Ambroggio au Boulou est une référence pertinente. Les terminaux privés de Ford à Valencia ou à Dagenham en sont d'autres illustrations.

Chalindrey est à considérer comme une installation terminale traitant des trafics privés identifiés aux volumes significatifs et assurés de sorte qu'il puisse y être organisé des trafics modestes et réguliers complétés par des opérations spots simples.

L'équivoque dans l'approche du dossier qui a fortement retardé le démarrage des trafics aura été liée à un excès d'optimisme en imaginant faire de Chalindrey une plateforme de service équivalente à un port sec polyvalent et disposant de tous les référencement et services associés.

Chalindrey ne peut être ni au niveau d'Athus, ni même au niveau plus modeste de Paris Terminal mais doit impérativement s'appuyer au moins sur l'un des deux sites.

A l'évidence pour les flux identifiés, Anvers étant le premier port Français, Athus son satellite est incontournable.

Les premières études ne trouvaient de pertinence pour la plateforme de Chalindrey que dans une fonction de satellite de la plateforme de Vesoul et cela pour des raisons essentiellement économiques. Il en est toujours de même aujourd'hui et il convient de replacer Vesoul par Athus.

Le Cabinet confirme donc que Chalindrey doit impérativement pour pérenniser son activité, sous traiter les prestations des plateformes plus importantes déjà positionnées sur le marché et qui sont déjà détentrices des flux aujourd'hui. Ce positionnement permettra de ne pas remettre en question des circuits fiabilisés et apportera une intégration de Chalindrey par une réduction maximum de ses coûts de fonctionnement.

Ce rapport stratégique de soumission sera sécurisant dans un marché tendu pour initier des coopérations par intégration dans les circuits existants et éviter toute confrontation.

L'association de Chalindrey Services avec Paris Terminal étant déjà une preuve de la lucidité des dirigeants. L'intégration informatique au dispositif aura été une démarche essentielle économe en investissement et normalisante en procédures.

Compte rendu des missions prospectives

Dans le cadre rappelé, le Cabinet a déterminé ses options pour arriver à réunir tous les éléments permettant de programmer un démarrage.

Pour cela, le Cabinet s'est impliqué à toujours faire identifier la plateforme de Chalindrey comme une opportunité locale de désenclavement de la Haute Marne pour des clients locaux sachant déjà apporter eux même le potentiel nécessaire et suffisant au démarrage rapide des trafics sur la plateforme.

Conformément à sa mission, le Cabinet a validé le volume réalisable par ces entreprises en obtenant les éléments directement chez les acteurs de ces trafics.

Deux clients en particulier ont été identifiés de longue date, dans toutes les études, comme des donneurs d'ordres pouvant apporter chacun indépendamment les tonnages suffisants permettant de justifier un convoi ferroviaire. Chacun bénéficiant d'un intérêt à laisser organiser une logistique adaptée à ses contraintes via la plateforme de Chalindrey pas ses logisticiens historiques.

Le Cabinet s'est donc investi afin que cette solution alternative et complémentaire aux circuits actuels, soit identifiée et intégrée dans les possibilités de traitements de flux pour l'année 2009. L'objectif est aujourd'hui largement atteint.

Le Cabinet s'est ensuite impliqué techniquement afin de démontrer que la solution proposée, par utilisation de la plateforme de Chalindrey, était sécurisée et aussi fiable que le circuit actuel. Le circuit actuel pouvant rester actif en parallèle et redondant en cas de difficultés sur le service par Chalindrey.

Après cette étape, des contacts ont été pris avec les opérateurs maîtres de ces trafics afin que s'initient les démarches de chiffrages. Ces démarches effectuées par les voies conventionnelles devaient montrer la pertinence tarifaire du nouveau circuit alternatif.

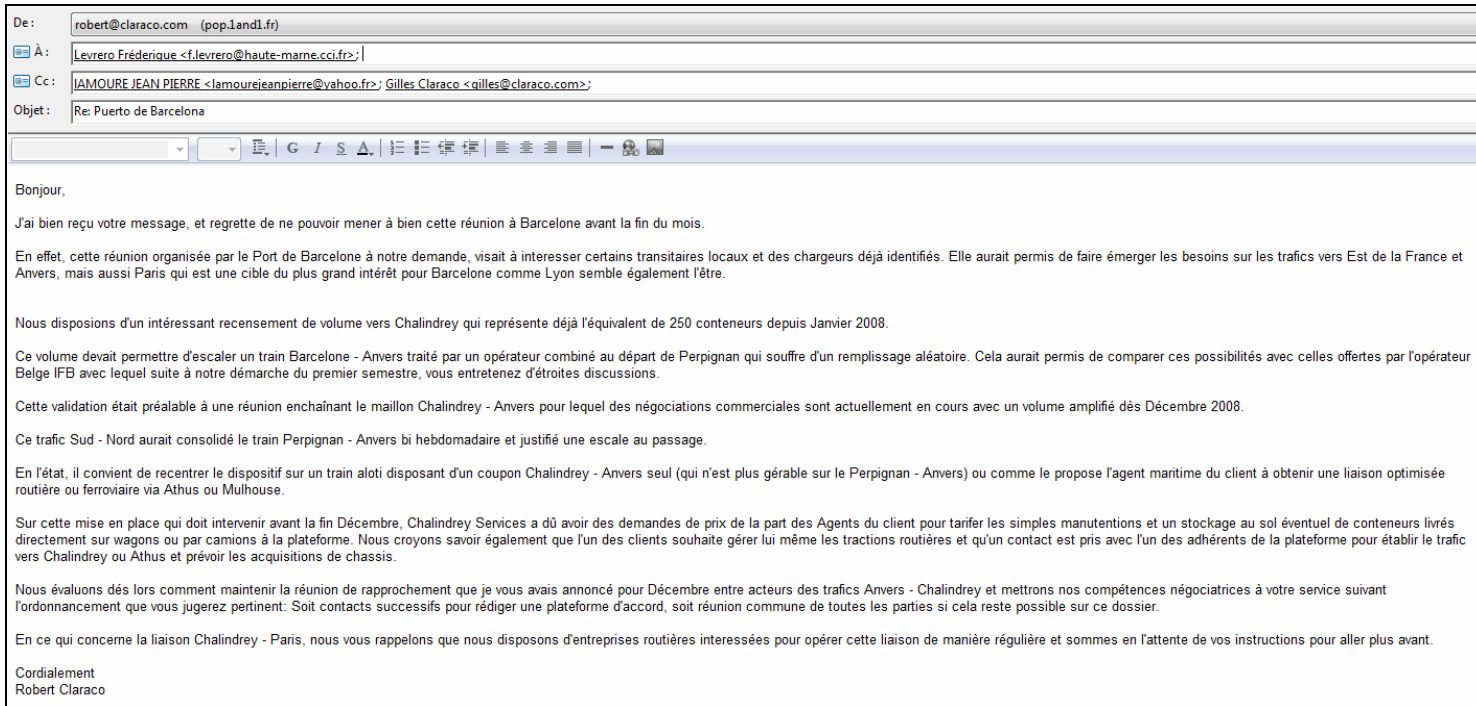
A ce stade, le Cabinet n'a pas à connaître les niveaux tarifaires et s'oblige à rester neutre et indépendant en n'intervenant pas dans les décisions des clients.

Dès lors il est revenu à chaque acteur économique de négocier ses prestations, y compris pour un acheminement ferroviaire vers Chalindrey.

Dans le cadre de notre mission, nous sommes restés à disposition des chargeurs pour leur donner toutes les assurances nécessaires afin de garantir un transfert de leurs flux habituels vers un mode ferroviaire et en particulier au travers de la plateforme de Chalindrey.

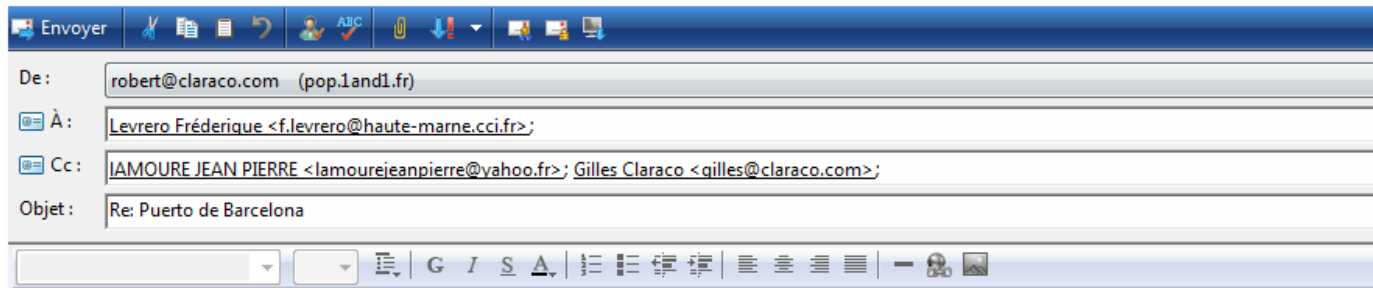
Ces transferts concernent pour le flux le plus à même de démarrer, des flux essentiellement routiers sur le maillon terminal Athus et Langres en provenance ou à destination d'Anvers.

Dans ces circonstances le Cabinet a largement communiqué ses avancées au représentant de la CCI de la Haute Marne et même matérialisé l'état des actions entreprises par divers courriels:



Afin d'améliorer la lisibilité de cette image, le texte est repris en intégralité ci-dessous et les passages les plus significatifs sont mis en évidence pour attester de cette démarche.

Ainsi le procès d'intention fait pour manque de communication n'est pas acceptable. Nous estimerons tout au plus que des dysfonctionnements internes entre la CCI, le gestionnaire de la plateforme et les associés aient pu entretenir une certaine confusion. Confusion qui ne pouvaient perdurer si les éléments produits ici avaient été traités en temps utiles.



Bonjour,

J'ai bien reçu votre message, et regrette de ne pouvoir mener à bien cette réunion à Barcelone avant la fin du mois.

En effet, cette réunion organisée par le Port de Barcelone à notre demande, visait à intéresser certains transitaires locaux et des chargeurs déjà identifiés. Elle aurait permis de faire émerger les besoins sur les trafics vers Est de la France et Anvers, mais aussi Paris qui est une cible du plus grand intérêt pour Barcelone comme Lyon semble également l'être.

Nous disposons d'un intéressant recensement de volume vers Chalindrey qui représente déjà l'équivalent de 250 conteneurs depuis Janvier 2008.

Ce volume devait permettre d'escalader un train Barcelone - Anvers traité par un opérateur combiné au départ de Perpignan qui souffre d'un remplissage aléatoire. Cela aurait permis de comparer ces possibilités avec celles offertes par l'opérateur Belge IFB avec lequel suite à notre démarche du premier semestre, vous entretenez d'étroites discussions.

Cette validation était préalable à une réunion enchaînant le maillon Chalindrey - Anvers pour lequel des négociations commerciales sont actuellement en cours avec un volume amplifié dès Décembre 2008.

Ce trafic Sud - Nord aurait consolidé le train Perpignan - Anvers bi hebdomadaire et justifié une escale au passage.

En l'état, il convient de recentrer le dispositif sur un train aloti disposant d'un coupon Chalindrey - Anvers seul (qui n'est plus gérable sur le Perpignan - Anvers) ou comme le propose l'agent maritime du client à obtenir une liaison optimisée routière ou ferroviaire via Athus ou Mulhouse.

Sur cette mise en place qui doit intervenir avant la fin Décembre, Chalindrey Services a dû avoir des demandes de prix de la part des Agents du client pour tarifier les simples manutentions et un stockage au sol éventuel de conteneurs livrés directement sur wagons ou par camions à la plateforme. Nous croyons savoir également que l'un des clients souhaite gérer lui même les tractions routières et qu'un contact est pris avec l'un des adhérents de la plateforme pour établir le trafic vers Chalindrey ou Athus et prévoir les acquisitions de chassis.

Nous évaluons dès lors comment maintenir la réunion de rapprochement que je vous avais annoncé pour Décembre entre acteurs des trafics Anvers - Chalindrey et mettrons nos compétences négociatrices à votre service suivant l'ordonnancement que vous jugerez pertinent: Soit contacts successifs pour rédiger une plateforme d'accord, soit réunion commune de toutes les parties si cela reste possible sur ce dossier.

En ce qui concerne la liaison Chalindrey - Paris, nous vous rappelons que nous disposons d'entreprises routières intéressées pour opérer cette liaison de manière régulière et sommes en l'attente de vos instructions pour aller plus avant.

**Cordialement
Robert Claraco**

----- Original Message -----

From: Levrero Frédérique

To: Robert Claraco

Sent: Friday, November 21, 2008 12:23 PM

Subject: RE: Puerto de Barcelona

Bonjour Robert,

Une réponse tardive car je pensais réorganiser mon agenda mais je peux difficilement être présente à ces dates. Quel objectif souhaitez-vous atteindre avec le port de Barcelone ?

Frédérique Levréro

Responsable du service Aménagement & Territoire

Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Marne

9 rue de la Maladière - 52 000 Chaumont

Portable : 06 77 85 13 44

Tél : 03 25 30 32 97

De : Robert Claraco [mailto:robert@claraco.com]

Envoyé : mercredi 12 novembre 2008 10:14

À : Levrero Frédérique

Cc : LAMOURE JEAN PIERRE; gilles

Objet : Fw: Puerto de Barcelona

Bonjour,

Le Port de Barcelone propose au travers de FERRMED une réunion au choix les 26-26 ou 27 Novembre à Barcelone.

L'accès à Paris Terminal a capté leur attention.

Pour ma part le 25 je suis indisponible: Formation à dispenser.

Pare contre on cherche à ces mêmes dates ou début décembre la réunion de travail pour les trafics vers Anvers par fer.

**Cordialement
Robert**

----- Original Message -----

From: pedro_perez@apb.es

To: robert@claraco.com

Sent: Tuesday, November 11, 2008 11:37 AM

Subject: Puerto de Barcelona

Señor Claraco:

En relación con la entrevista de la que hablamos por teléfono, le propongo los días 25 o 26 o 27 de noviembre como fechas posibles para nosotros.

Espero su respuesta

Un saludo

Pedro Pérez

Strategy Manager

Port Authority of Barcelona

Tel +34 93 306 88 77

Ce message a été vérifié par l'antivirus de MDaemon (md6).

Par précaution, n'ouvrez pas de pièces jointes de correspondants inconnus.

Ce message a été vérifié par l'antivirus de MDaemon (md3).

Par précaution, n'ouvrez pas de pièces jointes de correspondants inconnus.

Ce courriel n'est que l'élément concret résumant les communications téléphoniques informelles que le Cabinet a maintenu dans le cadre de la transparence de ses informations concernant ses démarches. Et notamment au niveau des instructions reçues, le courriel complémentaire suivant est assimilable à une directive, vu le retard pris dans le démarrage et donc le décalage par rapport à sa mission.

Ces instructions demandent d'orienter les travaux du Cabinet sur l'axe nord-sud et cela dès le 17 juillet 2007.

Le Cabinet pouvait donc être fondé de penser que ces travaux étaient indépendants du volet Paris – Chalindrey sur lequel les associés semblaient s'être exclusivement penchés.

Aucun ordre contraire ne nous a été notifié depuis et aucune réaction n'a suivi le courriel produit en date du 21 Novembre 2008, donc très antérieur aux réunions organisées en Décembre 2008.

----- Original Message -----
From: [Alain MARCEROU](#)
To: [r.claraco](#)
Sent: Tuesday, July 17, 2007 4:14 PM
Subject: RE: Suite des rendez vous

Bonjour Robert,

J'ai encore passé une partie de la journée d'hier à Gennevilliers.

L'accord sur 3 allés-retours par semaine est presque confirmé, on parle déjà de doubler les fréquences.

Nous ne sommes plus demandeurs sur le marché.
Dans l'état actuel des infrastructures nous seront vite au bord de la saturation sauf à se doter de moyens de manoeuvres ferroviaires sur la plateforme.
Et je ne suis pas pressé de le faire.

La poursuite de contacts et de la reflexion sur la mise en réseau de l'axe nord+Sud me parait toujours d'actualité.

Avons rencontré longuement le responsable de Pagny avec qui un bon climat s'est instauré.

Bien à toi

Alain

Aucune information contradictoire n'ayant été reçue par la Cabinet, c'est donc bien, en tout professionnalisme que le cabinet a poursuivi déontologiquement sa mission.

C'est ainsi que le 10 Décembre, comme annoncé, nous avons assisté un chargeur dans une réunion visant à élaborer la programmation 2009 de ses flux.

Il est à noter que conformément aux informations communiquées et à la demande du chargeur, IFB qui avait été sollicité pour assister à l'intégralité des rendez-vous prévus n'a pas souhaité se joindre à la réunion:

Van: LAMOURE JEAN PIERRE [mailto:lamourejeanpierre@yahoo.fr]
Verzonden: vrijdag 21 november 2008 9:13
Aan: Wilfried Moons
CC: ROBERT CLARACO
Onderwerp: Dossier CHALINDREY URGENT

Bonjour M. MOONS,

Avez vous bien reçu mon dernier mail ? (Dans la négative vous le trouverez en copie en pièce jointe)

Si oui sachez que notre interlocuteur **insiste à nouveau et fortement** pour la mise en place de cette réunion.

Il argumente être en train de modifier toute sa stratégie transports avec des potentiels fortement en hausse pour 2009 - et ce contrairement à d'autres dans la conjoncture actuelle

Je pense qu'il devient important de nous dire rapidement la position de IFB par rapport à cette proposition.

Au plaisir de vous lire ou de vous entendre, acceptez Monsieur MOONS, l'expression de mes sentiments distingués.

JPL.

Lors de cette réunion, devant aboutir aux programmations transport 2009, la solution ferroviaire a été évoquée.

La porte d'accès au territoire de Chalindrey par sa plateforme a été retenue.

Il revient donc suivant les procédures habituelles aux agents maritimes à entrer en relation avec IFB pressenti comme étant le plus plausible au départ d'Athus.

Il eut été préférable lors de cette réunion d'avoir connaissance de l'état des négociations engagées par Chalindrey Services afin d'éviter toute interférence. Malgré nos demandes aucune information n'aura été mise à notre disposition.

Cependant, dans les limites de nos engagements, il en a résulté de fortes avancées qui ont enfin permis d'entrevoir un démarrage de la plateforme de Chalindrey sur l'axe Chalindrey - Anvers c'est-à-dire Nord-sud.

Dans ce contexte, le Cabinet a incité les acteurs à se rapprocher.

La réunion de travail du 16 Décembre à Chalindrey a été opportunément programmée par la CCI de la Haute Marne et a permis enfin de finaliser des accords visant à une mise en service du premier train en lui garantissant un remplissage conséquent.

Le premier train IFB via Chalindrey du 4 Janvier 2009 après avoir été annulé et repoussé au 14 Février 2009, se voit aujourd'hui grâce au trafic de PLASTIC OMNIUM, sécurisé financièrement.

Nous avons été informé avec grand plaisir d'une première livraison ferroviaire le 4 Février 2009.

Il faut sur ce point rappeler que Chalindrey Services devra à cette date avoir solutionné la livraison du dernier kilomètre pour lequel VFLI est encore malgré son désintérêt affiché, l'opérateur exclusif du contrat de concession.

Cette réunion très positive aura été la base de décisions importantes permettant enfin de relier la plateforme à un port par chemin de fer.

Dans l'acheminement et la construction de la prestation, l'ensemble des propositions du Cabinet, porté par le client a été retenu et en particulier l'instauration d'un passage par Athus.

Cet itinéraire assurera la continuité d'un service de haute qualité équivalent au service actuel qui est toujours conservé en réserve comme précisé antérieurement. Athus conservera bien sa fonction de point de remise sur route en cas de dérèglement du dispositif.

Dans ce contexte, il ressort aussi que chacun des clients stratégiques de Chalindrey, détient un volume suffisant et décidera seul s'il est de son intérêt de commander une prestation logistique globale dans laquelle le train et la prestation de la plateforme de la Haute Marne seraient intégrés.

La prestation sur Chalindrey représentant au moins des prestations de manutention au plus pour un stockage temporaire.

Au vu de ces éléments, et pour rassurer ces clients :

Le Cabinet a fait constater que Chalindrey dispose déjà d'une plateforme dimensionnée à leurs besoins, sans avoir à investir dans des équipements d'infrastructure complémentaires.

De même tout comme l'avait annoncé lors de la première phase de l'étude le cabinet, les éléments donnent acte au Cabinet et permettent de confirmer que le premier désenclavement possible reste Anvers et non Le Havre.

Si à un moment, Paris Terminal avait pu laisser penser à des solutions via son concept de « Train Barge », il est temps de constater au niveau des opportunités de trafic de démarrage que comme le Cabinet l'a toujours précisé:

1. Chalindrey dispose d'un axe force qui est l'axe Nord – Sud
2. Le potentiel immédiat est dirigé sur l'axe Chalindrey – Anvers
3. Ce potentiel n'a pas varié et au contraire s'est affaibli avec la crise économique

Ces trois remarques montrent que ce trafic, sans interférences d'objectifs, pouvait démarrer dès 2007 et aurait permis au Cabinet d'intervenir sur les réglages à apporter au dispositif comme prévus initialement pendant la durée de sa mission. Bien entendu cette disposition sous entend que Chalindrey Services ait accepté cette assistance.

Calibrage des trains de desserte

Origine - Destination des dessertes

Plusieurs options s'offrent à Chalindrey pour ses dessertes en continuation avec les trains en provenance directe de ports maritimes ou leurs dispositifs satellites comme Paris Terminal ou Athus.

Le Havre

En ce qui concerne Le Havre, le dispositif de « train barge » par une rupture de charge à Paris, reste une alternative réelle à un service ferroviaire ou routier direct.

Le service « Train Barge » impose un acheminement régulier garanti qui aujourd'hui ne peut être justifié par le marché dont le volume minimal n'est pas atteint.

Un démarreur routier était pourtant proposé pour une seule unité UTI quotidienne au prix de 1.10€ le kilomètre.

Dans le cadre de notre mission, un projet d'appel à candidature pour ce service a été produit en Juillet 2008.

Aucune suite n'a été donnée depuis septembre 2008 à cette offre pour absence de trafic. Le Cabinet ayant pourtant signalé disposer à ce prix kilométrique intéressant de 3 transporteurs routiers.

Aujourd'hui la reprise de l'exploitation du train d'Open Combi entre Paris et l'Italie, semble pouvoir livrer Chalindrey en « Réverse » via Mulhouse. Le Cabinet proposera Toul pour éviter le « Réverse ».

Une option par passage à Chalindrey de ce train est encore espérée. Cette desserte sera d'autant plus justifiée que le volume des trafics sera conséquent et régulier. Mais aujourd'hui, rien n'empêche encore de démarrer ce service unité par unité en mode routier.

Il est très positif de constater que les espérances fortes sur ce service, qui on bloqué tout développement alternatif de Chalindrey, n'entravent plus un démarrage sur d'autres destinations qui elles n'avaient pas jusqu'alors le soutien du couple Chalindrey Services / Paris Terminal et dont le Cabinet bien seul poursuivait besogneusement l'exploration avec de fortes espérances des clients locaux.

Marseille

Aucune proposition n'existe. Par contre aucun client ne souhaite s'embourber dans les problèmes de Fos.

Valencia et Barcelone

Une offre est en place pour du wagon standard qui traiterait 10 équivalents UTI par semaine. Le transporteur ferroviaire exploitant est disposé à ajouter à ce train de passage à Chalindrey de 1 à 5 porte-conteneurs sur le parcours Le Boulou – Chalindrey.

L'un des clients potentiels de Chalindrey Service sait assurer 400 UTI annuelles en retour d'Espagne avec 50% de rechargement en exportation.

Si Anvers arrive à Chalindrey, ce sera assurément l'amorce d'une relation réaliste entre Anvers et l'Espagne.

Rotterdam et aussi la Scandinavie

Ce service peut être assuré via Athus.

Anvers

Un service peut s'installer via Athus, Strasbourg, Bâle ou Mulhouse.

Via Athus, les clients savent affréter eux même un convoi à livrer sur la plateforme de Chalindrey. Le rapprochement opéré lors de la dernière réunion a permis de redonner cohérence au dispositif et d'envisager le service complet opéré par IFB.

Conditions d'acceptabilité de la plateforme de Chalindrey

Les clients potentiels ne veulent remettre en question les services qu'Athus a permis de fiabiliser. En effet Athus offre des services importants qui peuvent être trafiqués depuis Chalindrey, vers Anvers et Rotterdam, mais aussi vers l'Angleterre via Zeebrugge et vers la Scandinavie et toutes les opportunités du réseau ERS.

En outre, l'un des clients entend conserver l'intégralité de son contrat actuel et il reviendra à la responsabilité de l'organisateur d'approcher Chalindrey par fer.

Pour ces clients, la prestation doit être équivalente et neutre du point de vue du circuit logistique. L'organisateur engagera seul sa responsabilité.

Capacité des convois

Les convois devront être organisés par la mise en service d'une rame en navette entre Athus et Chalindrey et pour une capacité de 20 wagons simple.

Cette capacité est imposée par les installations de Chalindrey, mais aussi par le plan de gestion d'Athus qui devra gérer sa manutention entre 11h30 et 15h.

Il n'est pas possible vu le point Check In pour certains matériels d'écarter Athus.

Corrélativement, Athus permet une restitution du matériel vide à une distance favorable et cela pour l'ensemble des compagnies concernées par ces trafics.

Au passage à Toul, ces convois peuvent donner correspondance à Open Combi pour quelques wagons de et vers Paris Terminal.

Fréquence du service

Ce service peut être bi hebdomadaire immédiatement, les opérateurs logistiques sont déjà chargés de l'organisation pour l'un des trafics qui dispose d'un volume suffisant pour alimenter le train seul.

Tarifcation

Le Cabinet n'a pas eu à s'intéresser aux détails des contrats et a borné son intervention à valider l'intégration de la plate forme de Chalindrey dans les circuits actuels sans remettre en cause le moindre point commercial.

Dans ce même cadre, le Cabinet n'a pas à connaître des tarifs des différentes prestations qui seront commandées par les agents maritimes à Chalindrey Services.

Accompagnement

Il serait peut être sage que le Département de la Haute Marne au travers de l'économie d'un coût sociétal induit par le trafic ferré dans une démarche environnementale fasse bénéficier les chargeurs locaux d'une prime d'incitation au transport propre sur les réceptions / expéditions s'effectuant au travers de la plateforme de Chalindrey.

La finalité d'une telle mesure permettrait tout en aidant au lancement commercial de Chalindrey Services de soutenir le tissu économique local pouvant rencontrer des problèmes engendrés par la crise actuelle.

L'évaluation du coût de cette aide rétribuée directement aux chargeurs immatriculés en Haute Marne pourrait faire l'objet d'une étude sociétale sur les transports origines destinations traités par Chalindrey Services.

Ouverture de l'exploitation du système

Première solution :

Le Cabinet constate qu'enfin une plateforme d'accord existe et que des clients savent prendre le risque financier de supporter le démarrage du train via leur agent.

Dans ce cadre, ils s'engageraient à accepter sur ces convois des unités extérieures au trafic au prix unitaire convenu pour l'ensemble du volume en ce qui concerne le brouettage Chalindrey – Athus.

Solution retenue :

Il est confirmé que l'entreprise ferroviaire IFB, rassurée sur la rentabilité du service, soit disposée à opérer le train et à se positionner comme intermédiaire global intégrant la vente des prestations de la plateforme de Chalindrey.

Les chargeurs de Haute Marne ont donc œuvré pour donner vie à ce dispositif par leur couverture financière et vont donc permettre à des clients de moindre importance de bénéficier de ce dispositif ouvert.

Tableaux de charges

Nombre de positions UTI et fréquences

Les fréquences peuvent être progressivement mises en place pour permettre une montée en charge.

Le nombre minimal de fréquences est de 2 fréquences hebdomadaires pour arriver à saturation avec 5 fréquences hebdomadaires.

Il faut considérer qu'aux fréquences de et vers Athus peuvent s'ajouter :

- Deux fois par semaine, 5 unités Open Combi de et vers Gennevilliers.
- Deux fois par semaine 4 unités Barcelone.

Le tableau suivant récapitule les positions disponibles :

Fréquences hebdomadaires	2	3	4	5
Nombre de positions Athus	40	60	80	100
Nombre de position Gennevilliers	10	2 fréquences 10	2 fréquences 10	2 Fréquences 10
Nombre de positions Barcelone	8	2 fréquences 8	2 fréquences 8	2 fréquences 8
Positions hebdomadaires	58	78	98	118
Potentiel annuel sur 42 semaines	2436	3276	4116	4956

Ce potentiel est cohérent avec la capacité de la plateforme de Chalindrey.

Trafics contractualisés 2009

Dès le mois de janvier deux fréquences hebdomadaires peuvent s'instaurer sur Athus.

L'ensemble des acteurs de Chalindrey Services nous ayant confirmé que tous ces chiffres étaient connus, il n'est donc plus utile de les rappeler.

Dès lors, Il faut simplement s'interroger pour savoir comment ils n'ont su les exploiter dès 2007 et pourquoi un tel décalage dans le démarrage est constaté.

Observations générales

Au terme d'une mission de deux années, le Cabinet a dû s'adapter en permanence à des orientations changeantes de stratégie.

A peine contracté, le Cabinet a vu la plateforme de Chalindrey, être confiée à la SARL Chalindrey Services.

Cette situation a fortement bouleversé la méthodologie de l'intervention pour deux raisons essentielles :

1. Chalindrey Services est un acteur économique indépendant et à ce titre il est responsable de ses engagements. Le Cabinet ne pouvait donc plus intervenir à titre de conseil sur la gestion de la plateforme, sinon sur ordre de son dirigeant.
2. Le jumelage Chalindrey Services – Paris Terminal, a complètement détourné l'orientation stratégique d'un paysage intermodal borné et normalisé vers un concept novateur, le « Train Barge » dont les chaînons sont encore en phase d'acquisition d'expérience.

De : Alain MARCEROU <A.MARCEROU@groupe-ariane.com> ;	
Date : jeudi 19 juillet 2007 08:32	
À : r.claraco <r.claraco@wanadoo.fr> ;	
Cc : Levrero Frédérique <f.levrero@haute-marne.cci.fr> ;	
Objet : info dernière minute	
Salut Robert,	
Le train Gennevilliers-Chalindrey 3 liaisons hebdomadaires est déjà vendu en totalité !	
La liaison avec Le Havre se fait par barge.	
A bientôt	
Alain	

Le Cabinet est toujours resté convaincu que la demande de la Haute Marne était tournée vers Anvers essentiellement et que ces flux étaient les seuls à même de démarrer la plateforme.

Dans ces conditions, et conformément à notre mission, nous avons poursuivi nos investigations et ces travaux ainsi que les rapports de confiance qui ont été noués avec les chargeurs aboutissent actuellement à un rapprochement des positions et permettent de mettre en place un service ferroviaire Chalindrey – Anvers.

Notre objectif est aujourd'hui atteint et les tonnages et les volumes à facturer réellement ont pu être identifiés par IFB qui a promis son engagement.

Au terme de notre mission, nous constatons que deux volets complémentaires aux trafics maritimes n'ont pas encore été explorés au niveau commercial:

1. Trafic paneuropéen terrestre indépendant du maritime et qui charge complètement aujourd'hui le « Train Barge » existant entre Paris et l'Italie, ce qui atteste de sa vigueur pour une plateforme.
2. Possibilités d'ouverture aux routiers locaux de lignes combinées et en particulier une ligne Nord Sud a des conditions plus avantageuses que le service actuel Lorry Rail.

Ces deux gisements pourront donc être un volume régulateur pour la plateforme de Chalindrey qui la rendra moins sensible aux seuls flux maritimes.

Conclusions

Le chantier combiné de Chalindrey est actuellement calibré et positionné sur son marché.

Il convient dès lors de veiller à :

- La consistance des prix de revient de ses prestations
- L'équilibre de gestion du titulaire de la gare qui engage ses actionnaires
- La rédaction modificative officielle des accords associant VFLI
- La mise à disposition des capacités réglementaires imposées par la LOTI et des garanties financières assorties
- Disposer dans l'effectif salarié d'un attestataire de capacité si nécessaire
- Contrôler les couvertures d'assurances de l'installation et des matériels avec en particulier une garantie sur les risques pouvant endommager des matériels ferroviaires moteurs tiers et très onéreux

Au niveau des investissements, le chantier dispose de tous les moyens pour traiter 4500 conteneurs par an. Il conviendra donc de contrôler la montée en charge et anticiper si nécessaire les investissements.

Cependant, la conjoncture actuelle oblige à la prudence. Il semble donc, aux vues de l'analyse que nous avons effectuée, inutile d'engager actuellement un quelconque investissement pour étendre les emprises.

Il serait en outre mal venu de sur calibrer des installations car leur coût éloignerait encore le seuil de rentabilité de l'exploitant qui n'en a par ailleurs pas assuré dans son exploitation prévisionnelle. Cette situation dans l'attribution du marché engage par ailleurs le concédant informé.

De même il est impératif de ne pas disperser le prestataire local dans des prestations autres que la gestion du trafic combiné, cela afin de concentrer ses efforts sur une stabilisation de son cœur de métier et de disposer d'une visibilité claire sur la gestion de son activité principale.

Pour ces raisons il n'est pas judicieux d'adjoindre une activité complémentaire à Chalindrey Services ou si cela est nécessaire sur zone il faudra en confier la gestion à une structure indépendante et autonome par rapport à Chalindrey Service. Dans cette approche, les enseignements du présent dossier devront être tirés pour garantir sans avoir à la justifier, une vision équitable pour tous les ressortissants de la CCI de la Haute Marne.

Il est donc impératif pour Chalindrey Services de se concentrer sur les flux, et démontrer que la structure sait assurer un bon contrôle qualité dès le démarrage des opérations.

Il sera nécessaire de :

1. Ne pas échouer lors des premiers trafics pour des problèmes de qualité
2. Veiller à l'organisation par l'anticipation des prestations
3. Positionner un protocole de qualité et un dispositif de signalement des écarts

Position finale du Cabinet

Au terme de sa mission, le Cabinet qui s'était imposé un accompagnement discret des responsables du démarrage de la plateforme tout au long de sa mission.

Pour tenir ses engagements et par déontologie le Cabinet se devait de provoquer avant le terme de sa mission, les circonstances clarificatrices qui ont enfin permis de rapprocher les diverses parties.

Ce rapprochement était indispensable pour :

1. Rassurer les chargeurs et leurs commettants sur la fiabilité d'un service via Chalindrey.
2. Rassurer l'entreprise ferroviaire exécutante sur le niveau de la garantie de sa rémunération, liée uniquement au remplissage réel du train sans aucune garantie de Chalindrey Services
3. Contrôler l'architecture du schéma logistique pour comprendre le périmètre de l'intervention de Chalindrey Services et le faire homologuer

Sur ces fondements et en cohérence avec sa mission, le Cabinet a négocié une plateforme d'accord de nature à préserver l'intérêt de tous les partenaires au démarrage.

Dans ce cadre, ces éléments, proposés restaient soumis à acceptation des clients et transitaires ainsi qu'à validation de Chalindrey Services et de ses partenaires. L'ensemble des acteurs ont toujours conservé leur totale indépendance.

Ces éléments étant réunis et vraisemblablement acceptés, rien ne s'oppose plus au démarrage du premier train.

La patience mesurée du Cabinet dans ce dossier et sa dimension de négociateur ont été mises à très lourde épreuve mais au final la concrétisation d'un démarrage qui remet en avant l'ensemble des acteurs économiques locaux ainsi que le rôle joué par la Chambre de Commerce de la Haute Marne, ont été très positifs.

Des efforts de communications sont toutefois nécessaires afin de ne pas crispier des relations entre acteurs qui oeuvrant tous avec passion dans le même sens ne se sont pas toujours bien compris.

Restera au gestionnaire local à remettre en cohérence l'ensemble de ses prospects afin de consolider rapidement la desserte ferroviaire sur l'axe Anvers – Chalindrey par intégration d'un panel varié de clients.