

## II - CONSIDERATIONS SUR CES TARIFS -

### II.1 - Structure du tarif -

1/ Les deux tarifs intérieur et européen ne dépendent pas de la nature de la marchandise.

L'introduction de la technique de transports par grands containers a donc pour effet de faire disparaître la tarification classique "ad valorem". Cette disparition est dans la nature des choses : d'une part, il ne semble y avoir aucune raison de tarifier à des niveaux différents deux transcontainers identiques de même poids mais chargés de marchandises différentes, d'autre part, depuis 30 ans l'écart entre les barèmes plafonds et les barèmes planchers, qui permettaient de fixer des prix d'application différenciés suivant la nature de la marchandise, n'a cessé de se réduire sous la pression de la concurrence routière.

Le principe d'une tarification ad valorem ne peut se concevoir pour un transporteur que dans une situation de monopole, qui n'existe plus aujourd'hui pour le chemin de fer.

Dans une situation de concurrence, un transporteur qui pratique une tarification ad valorem peut voir les trafics des marchandises les plus chères lui échapper progressivement, malgré le bas niveau de ses prix de revient.

En rompant avec sa politique tarifaire traditionnelle, le chemin de fer sera ainsi plus à même de lutter contre la concurrence des autres modes de transports.

Mais il faut bien voir que dans de nombreux cas, le chargeur ne s'adressera pas directement à la S. N. C. F. mais à un commissionnaire de transport pour effectuer les parcours terminaux et le chargement sur wagon. Ce commissionnaire à qui s'appliquera le tarif 106 "tarif de traction" pourra être la C. N. C. Il ne faudrait pas que, par le biais de sa filiale, la S. N. C. F. réintroduise une tarification ad valorem, que l'apparition de la nouvelle technique de transports devrait logiquement faire disparaître.

2/ Le tarif européen est forfaitaire et ne tient pas compte du poids, alors que le tarif intérieur dépend du poids des marchandises chargées dans une certaine mesure.

La première tarification, du type de celle adoptée par les British Railways pour leur trafic intérieur, a le mérite d'être simple, mais la seconde paraît plus logique car le prix de revient dépend du chargement du wagon.

3/ La taxation à vide est très différente de la taxation à charge la différence de niveau a été établie, non sur les seules considérations des coûts, mais en vue de développer le trafic et de réduire l'inconvénient du retour à vide des containers.

Remarquons que la tarification internationale pour les containers vides établit des prix proportionnels au kilométrage; la tarification à charge au contraire est dégressive avec la distance, non pas sur la distance totale du parcours international, mais simplement sur les parcours de chaque réseau, avec reprise aux frontières. Il s'agit là d'un handicap certain vis-à-vis de la route, qui établit des prix directs de bout en bout sans considération de frontières, mais que la marge de liberté de 15 % doit permettre de corriger en partie.

4/ Les règles prévues pour un envoi de 3 containers de 20' sur un même wagon devront être revues, car elles conduisent à l'anomalie suivante : quand le nombre de containers de 20' chargés sur un même wagon passe de 2 à 3, le prix à la tonne augmente au lieu de diminuer, comme le font les coûts.

Les prix sont ainsi les suivants :

- 1 Container de 20' chargé à 10 t, Tarif 60,4 F par tonne à 500 km
- 2 Containers de 20' chargés chacun à 10 t, Tarif 39,6 F par tonne à 500 km
- 3 Containers de 20' chargés chacun à 10 t, Tarif 46,5 F par tonne à 500 km.

Ceci provient du fait que les réseaux européens ne disposent pas encore de wagons porteurs pouvant recevoir 3 containers de 20'.

Or, les réseaux vont très prochainement s'équiper de tels wagons, notamment la Société Intercontainer, et d'autre part tels sont les projets de la S. N. C. F. en ce domaine.

Ces dispositions devront être changées dès que les réseaux auront des wagons de ce type.

## II. 2 - Niveau des tarifs -

1/ Dans le cas le plus favorable de deux containers de 20' chargés sur un même wagon, en supposant que chacun d'eux est chargé à 10 t et que la distance de taxation est de 500 km, les prix sont les suivants :

entre 29,7 et 39,6 F par tonne soit entre 5,95 et 7,92 centimes à la tonne-kilomètre

(l'écart est dû aux possibilités de réduction de 25 %).

Les études de prix de revient faites tant à la S. N. C. F. qu'au Ministère montrent que ces tarifs sont très élevés et ne correspondent pas à une exploitation optimale du système par trains de containers circulant en navette entre deux points : ces tarifs correspondent mieux au coût d'un acheminement classique avec passage dans les triages. Or, le transport ferroviaire de containers perd beaucoup de son intérêt de rapidité et de régularité si l'on ne supprime pas les passages lents et coûteux dans les triages.

Il est probable que les réseaux ferroviaires ne pourront pas longtemps conserver des tarifs aussi élevés sous peine de voir le trafic se développer plus rapidement sur la route qui ne subit pas de handicap du transbordement de wagon à camion.

Ces tarifs ne peuvent correspondre qu'à une période de démarrage où le trafic est encore faible et où le matériel et l'exploitation sont encore insuffisamment adaptés.

Mais les prix de revient du chemin de fer doivent permettre de descendre à un niveau notablement inférieur tout en restant rémunérateur.

## 2/ Situation des ports français et des ports étrangers -

Le tableau de la page suivante indique les prix de transport de transcontainers maritimes depuis certaines villes françaises jusqu'à certains ports français et étrangers.

Les prix/donnés <sup>sont</sup> en Francs pour le transport de containers chargés.

Pour les relations intérieures françaises, comme PARIS-LE HAVRE, les prix sont déduits des barèmes maximum du tarif 106 (chapitre III, paragraphe V). Avec les chargements indiqués, la S. N. C. F. peut accorder des réductions de 20 % et même de 35 % dans certains cas (voir schéma en annexe 1).

Pour les relations internationales, comme PARIS-ANVERS, les prix sont déduits des barèmes maximum du tarif cadre international : la marge de réduction possible est de 15 %.

Si les courants de trafic ferroviaire s'orientaient uniquement en fonction des prix de transport par chemin de fer, les résultats seraient les suivants :

- le trafic de PARIS irait au HAVRE et vice versa
- le trafic de SAINT-QUENTIN irait à DUNKERQUE ou bien au HAVRE malgré une distance, pour ce dernier port, supérieure de 100 km à celle du trajet SAINT-QUENTIN - ANVERS.
- le trafic de NANCY irait à DUNKERQUE ou bien au HAVRE, bien que la distance, pour ce dernier port, soit supérieure de 100 km à celle du trajet NANCY-ANVERS.
- le trafic de REIMS irait à DUNKERQUE ou au HAVRE, malgré une distance, pour ce dernier port, supérieure de 50 km à celle du trajet REIMS - ANVERS.
- le trafic de DIJON irait au HAVRE ou à MARSEILLE : le prix est très supérieur pour le trajet DIJON - ANVERS.
- le trafic de LYON irait à MARSEILLE : le prix est très supérieur pour aller à GENES ou ROTTERDAM.
- le trafic de STRASBOURG irait à DUNKERQUE et sinon aurait le choix entre LE HAVRE et ANVERS. Remarquons que le trajet STRASBOURG - LE HAVRE est supérieur de 160 km à celui du parcours STRASBOURG - ANVERS. Mais les possibilités de réduction sont supérieures pour les parcours intérieurs français que pour les trajets internationaux. La S.N.C.F. peut donc très bien fixer un prix d'application STRASBOURG - LE HAVRE inférieur au prix STRASBOURG - ANVERS même réduit de 15 %.

Cette dernière remarque vaut également pour les autres relations étudiées.

Si les prix d'application sont bien choisis, les tarifs proposés par la S.N.C.F. doivent permettre d'orienter le trafic vers les ports français, bien que la distance de transport soit parfois inférieure à destination des ports étrangers.

C'est d'ailleurs l'intérêt de la S.N.C.F. de voir les parcours s'effectuer sur le territoire français et non sur les autres réseaux comme ce serait le cas pour STRASBOURG - ANVERS.

	PARIS	ST-QUEN- TIN	NANCY	REMS	DIJON	LYON	STRASBOURG
DUNKERQUE	259km	187km	427km	276km	538km	689km	530 km
20'	368	297	550	389	639	773	639
30'	451	363	674	477	784	948	784
40'	482	389	721	510	838	1 014	838
LE HAVRE	197km	295km	497km	346km	480km	631km	630 km
20'	307	410	604	464	586	724	724
30'	376	503	741	568	718	888	888
40'	403	538	793	608	769	950	950
MARSEILLE	697km	820km	648km	731km	440km	279km	
20'	773	866	740	804	550	389	
30'	945	1 062	908	986	674	477	
40'	1 014	1 136	971	1 055	721	510	
ANVERS	344km	195km	381km	294km	573km		769 km
20'	602	480	663	585	900		749
30'	710	548	760	681	1 054		871
40'	744	574	792	713	1 103		909
ROTTERDAM							557 km
20'	808	684	851	770	1 044	1 188	935
30'	946	785	981	896	1 223	1 400	1 079
40'	986	816	1 020	932	1 277	1 460	1 133
GENES							
20'						722	
30'						862	
40'						973	

Prix            20' chargé à 10 t  
en                30' chargé à 15 t  
francs          40' chargé à 20 t. -

III - TARIF N° 110 -

1/ Ce tarif s'applique aux semi-remorques Kangourou, aux remorques rail-route U. F. I. et aux véhicules routiers à essieux amovibles type MC 22. Ce sont ces derniers qui nous intéressent ici. La technique de transport MC 22, exploitée par la Société NOVATRANS, ne diffère de la technique classique du transport par containers que par le mode de transbordement qui se fait latéralement au lieu de se faire verticalement.

2/ La tarification est établie sur le poids cumulé des véhicules routiers et de leur chargement.

a) - si le tonnage total remis en même temps au transport dépasse 300 t, le prix est la somme :

- d'une taxe sur le tonnage de 300 t
- d'une taxe supplémentaire par tonne en excédent de 300 t.

Ces taxes sont nuancées suivant les relations désignées et suivant le chargement moyen par wagon. Ces tarifs sont à maximum et minimum (marge de liberté 15 %).

b) - si la condition précédente n'est pas remplie, le prix, établi par wagon, est la somme :

- d'une taxe sur un tonnage minimum de 5 t (barème 818)
- d'une taxe supplémentaire par tonne, en excédent de 5 t (barème 819)

Ce prix s'applique également au transport des véhicules vides qui sont ainsi taxés sur un tonnage minimum de 5 t.

Ces tarifs sont également à maximum et minimum.

3/ Les tarifs de transports par engins MC 22 sont plus faibles que les tarifs de transcontainers maritimes. En effet, la taxe minimum perçue sur les transcontainers doit être supérieure à la taxe maximum des engins MC 22 majorée de 10 % (barème 828 et 829. Voir ci-dessus au paragraphe I 2a).

Prenons l'exemple d'un container ou d'un engin MC 22 de 40' de 4 tonnes de tare chargé à 20 t, transporté sur une distance de 500 km, les prix sont les suivants :

./...

Container de 40'      Prix minimum :

barème 828	265,8
barème 829 19 x 15,39 =	292
	<hr/>
	577,8 F

MC 22                      Prix minimum par wagon :

barème 818	259,8
barème 819 19x13,99 =	265
	<hr/>
	524,8 x 0,85 = 446 F

Et le prix de transport de l'engin MC 22 peut être encore inférieur si le tonnage remis en même temps dépasse 300 t.

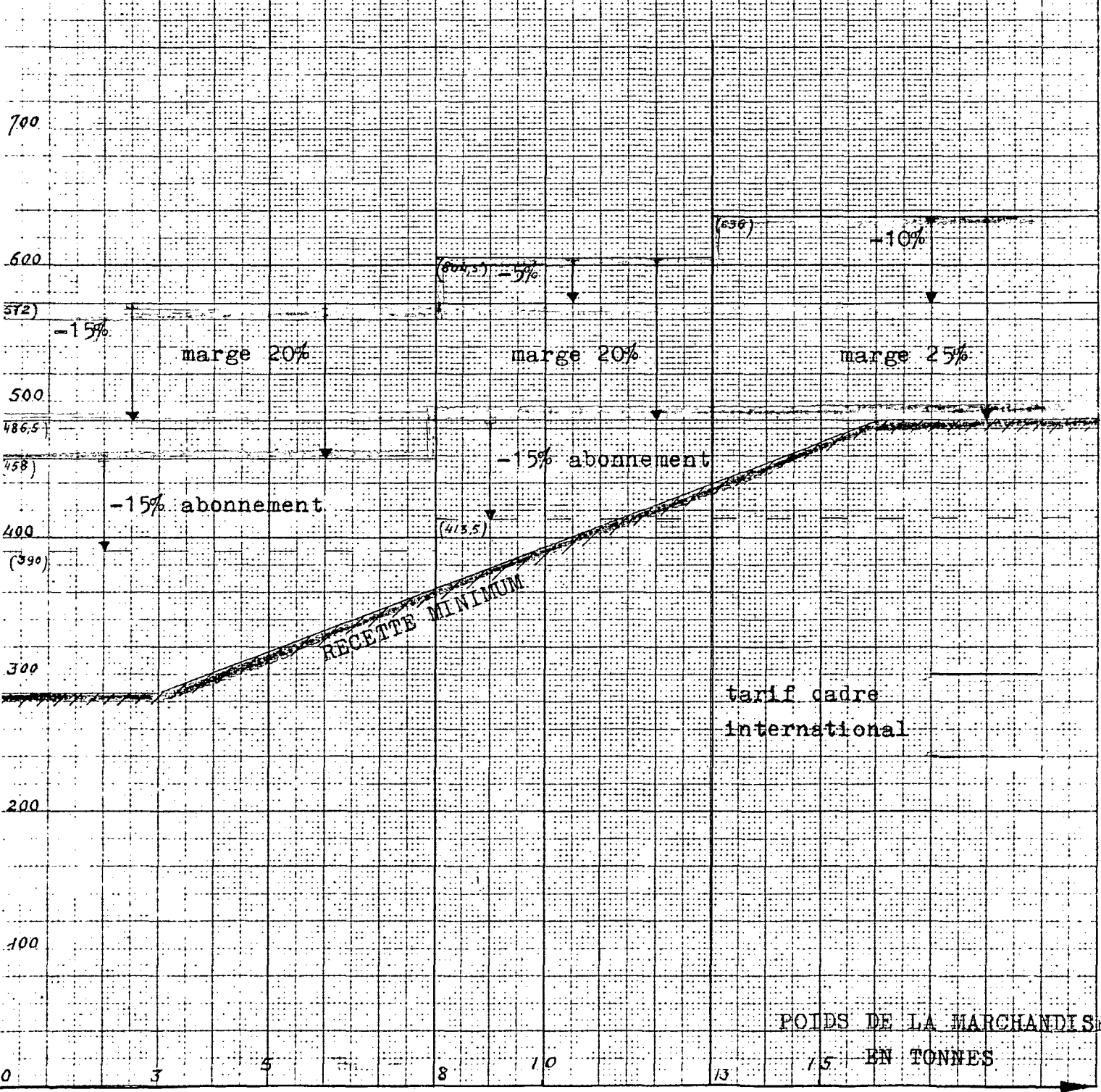
-----

PRIX PAR TRANSCONTAINER CHARGE

DONT LE TRANSPORT PAR FER PRECEDE OU SULT UN TRANSPORT MARITIME

TRANSCONTAINER DE 20' ( tare 2T )  
DISTANCE DE TAXATION : 500KM

PRIX EN FRANCS



POIDS DE LA MARCHANDISE EN TONNES



### III. 2 - LES TRANSPORTS ROUTIERS -

#### III. 2. 1. - Rappel de la réglementation en vigueur -

##### Transport sur le territoire national .

Rappelons d'abord sommairement les dispositions qui réglementent actuellement le transport par route en France .

Sont libres :

- les transports "privés" (ou pour compte propre),
- certains transports particuliers (ex. engins de travaux publics),
- la location en zone de camionnage,
- la location exclusive de longue durée .

(Ils sont cependant soumis à un contrôle, et assujettis à un régime fiscal) .

Les transports publics constituent un secteur réglementé et partiellement contingenté .

On a découpé le territoire en 3 zones :

- zone longue : ensemble du territoire ;
- zone courte : englobe le département et partie des départements voisins (en gros, cercle de 100 à 150 km de rayon) - (Arrêté du 26 Mars 1954) ;
- zone de camionnage : (une ou plusieurs par département (fixées par arrêté ministériel) .

#### 1 - Contingentement :

1. Les véhicules de poids total en charge inférieur )  
à 6 t. sont libres en toutes zones . ) (1)
2. La zone de camionnage est ouverte à tous les )  
transporteurs inscrits au registre . )

./...

---

(1) - La combinaison des règles 1 et 2 fait que les 3/4 du tonnage échappent au contingentement .

Inscription :

Toutes les entreprises, même hors contingent, sont soumises à Inscription, c'est-à-dire à une autorisation portée au registre des transports routiers tenu dans chaque département par le Comité technique départemental. L'inscription est donc attachée à l'entreprise ; elle résulte des droits acquis (D. 14 Novembre 1949). Elle peut être annulée, transférée, et cédée sous certaines conditions.

Le titre d'exploitation délivré à l'entreprise est de deux sortes :

- Récépissé de déclaration pour les véhicules de poids total maximum autorisé inférieur à 6 tonnes .
- Licence { de classe C pour un véhicule de 6 à 11 t.  
          { de classe B pour un véhicule de 11 à 19 t.  
          { de classe A pour un véhicule de 19 à 35 t. (plafond).

(La conversion des licences est possible : B = 2 C ; A = 2 B) .

Sont valables pour l'ensemble du territoire :

- les récépissés de déclaration (véhicule de poids < 6 t.)
- les licences de zone longue A, B, C .

Le récépissé de déclaration et la licence (de toutes catégories) sont banalisés c'est-à-dire peuvent être affectés à n'importe quel véhicule de l'entreprise pourvu que son poids total autorisé corresponde à la classe de la licence .

Dans le cas de semi-remorque la licence couvre l'engin tracteur .

Les transports internationaux, pour le parcours en France, peuvent être effectués avec le récépissé de déclaration, ou avec une licence, quelle que soit la zone d'application de la licence (si le titre d'exploitation ne permet pas d'atteindre la frontière, l'entreprise peut obtenir une autorisation de transport international) .

Contrôle :

Le véhicule doit posséder un carnet de feuilles de route . La comptabilité de l'entreprise doit être tenue dans des formes précisées par arrêté du Ministre des Finances et des Transports . (Contrôle exercé par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées assisté d'un corps de contrôleurs routiers (200 environ) .

## 2 - Tarification :

Entrée en vigueur le 1er Juillet 1961, elle comprend les mesures suivantes :

### 1. Liberté :

- pour les envois de moins de 3 t. (quelle que soit la distance),
- pour les distances inférieures à 150 km (quel que soit le poids),
- pour certaines marchandises spéciales (fascicule 4 du Bulletin du C. N. R. ) .

2. Pour les autres cas, le tarif résulte d'un barème qui tient compte :

- de la distance tarifaire (Recueil des distances),
- du classement de la relation (classée par localité de destination) :  
( 4 classes : A - B - C - D ) .
- et de la qualité des marchandises :  
Tarification générale (fascicule 3)  
Tarification particulière (fascicule 4)  
Lots groupés (fascicule 3) .

Le tarif est un tarif à fourchette (ouverture 20 à 26 % ) .

### Procédure :

Les tarifs sont préparés par le Comité national routier (C. N. R. ) et publiés au Journal Officiel par les soins du Ministre des Transports . Le Ministre dispose d'un mois pour faire connaître sa décision . Ce délai peut être prolongé d'un autre mois (veto d'étude) .

### Transports internationaux de marchandises .

Ces transports ne sont pas soumis à tarification . Les tarifs sont fixés librement entre usagers et transporteurs . La Politique commune (C. E. E. ) prévoit que des tarifs routiers internationaux devront s'instaurer . Des accords bilatéraux (Franco-Allemand - Franco-Hollandais) sont en cours de discussion . (Les tarifs envisagés seraient supérieurs aux tarifs intérieurs français) .

Le Conseil des Ministres de la C. E. E. réuni à Bruxelles les 13 et 14 Décembre 1967 vient de décider d'adopter avant le 30 Juin 1968 "un système de tarification à fourchettes pour les transports de marchandises par route entre Etats membres" .

### III. 2. 2. - Propositions relatives au transport des containers par route -

(Nous n'examinons pas ici le transport mixte (rail-route) qui est traité dans un autre paragraphe) .

La question n'a, pour l'instant, fait l'objet d'aucune décision . Nous avons eu de nombreux contacts avec les Services du Ministère des Transports (D. T. T. ), avec la Fédération Nationale des Transporteurs routiers (F. N. T. R. ), avec le Comité National routier (C. N. R. ) et avec les Fédérations des Transitaires et des Groupeurs .

#### 1 - Généralités :

Notre première impression au début de l'enquête (Septembre 1967) était que, contrairement à la S. N. C. F. , les transporteurs routiers français ne s'attaquaient pas sérieusement au problème . La F. N. T. R. restait sceptique quant au développement du transport routier par container . Cette position s'explique parfaitement en ce qui concerne le transport sur des relations exclusivement continentales . En effet, Il n'y a pas de différence essentielle, quand il s'agit de faire du porte à porte, entre les opérations de chargement de marchandises diverses dans une caisse spéciale dite "container", et le chargement de ces marchandises dans la caisse d'un camion ou d'un semi-remorque .

Le container, soulignons-le encore, évite au chemin de fer de réaliser en gare une opération de dépotage de la marchandise de wagon à camion . A ce point de vue il n'apporte rien au transporteur routier . Il ne leur paraît donc pas nécessaire de lancer des investissements coûteux qui n'apparaissent pas sûrement rentables .

Par contre, la révolution constatée dans les transports intercontinentaux intéresse les transporteurs routiers qui ont entrepris un certain nombre d'actions à ce sujet . Pour l'instant, les grands containers arrivant en France sont traités pour la plupart au Havre d'où ils sont acheminés à 80/90 % par la voie ferrée .

Au contraire, dans les autres ports Européens, et en particulier à Rotterdam et à Anvers, ce sont les transporteurs routiers qui assurent la majeure partie du trafic terrestre . Ceci vient surtout du fait que la Compagnie Sea-Land qui a la première organisé les traversées trans-Atlantique des containers, était à l'origine une Société de transports routiers, et qu'elle possède ou prend en location de très nombreuses remorques et semi-remorques routières .

On pourrait envisager que les Transporteurs routiers français fassent eux-mêmes l'investissement de remorques pour containers, mais il semble que la solution se présente différemment . En effet, les armements qui viennent, tout récemment, de décider de desservir le port du Havre avec des navires porte-containers viennent également de faire construire des semi-remorques . La Société Fruehauf vient de livrer, en Janvier 1968, à l'U. S. L. (United States Line) 60 semi-remorques (40 de 20' - 20 de 40') .

On voit que les armements continuent à s'engager de plus en plus dans la chaîne du transport de bout en bout .

En revanche, le transporteur routier tend à devenir un simple tractionnaire, propriétaire du tracteur routier qu'il emploiera à traîner la remorque qu'on lui confiera .

## 2 - Avis des diverses Organisations :

Nous avons eu plusieurs entretiens avec les diverses Organisations intéressées et nous résumons ci-dessous les indications obtenues :

### F. N. T. R.

La prise de conscience d'une nécessaire intervention du transport routier dans le trafic intercontinental des grands containers s'est traduite dès le mois de Juillet 1966 par la création au sein de la F. N. T. R. d'un Groupe de travail spécialisé, composé d'un certain nombre de transporteurs routiers .

Il est rapidement apparu à ce Groupe de travail que la création d'un organisme de caractère commercial, capable de traiter avec la clientèle et de fournir éventuellement le matériel nécessaire, s'avérait indispensable .

La F. N. T. R. a donc apporté son concours à la création d'une Société anonyme à capital variable dite EUROCONTAINER, dont les formalités de constitution sont en voie d'achèvement, qui groupe pour le moment une trentaine d'entreprises réparties sur tout le territoire et qui a pour objet l'exploitation directe ou par l'intermédiaire de ses membres, de containers sous quelque forme que ce soit et spécialement de mener toutes opérations de transport, de chargement et de déchargement relatives à cette technique .

EUROCONTAINER aura donc principalement pour tâche :

- 1° - de traiter avec les détenteurs de fret, notamment Compagnies maritimes et transitaires ;
- 2° - d'assurer la régulation des transports de grands containers .

Le Bureau provisoire de cette Société a déjà noué des contacts avec les principales compagnies maritimes et les constructeurs de matériel spécialisé, ainsi qu'avec les groupements similaires formés par les transporteurs routiers d'autres pays européens .

De plus, la F. N. T. R. a proposé à diverses reprises des aménagements aux réglementations en vigueur afin de faciliter les transports par route de grands containers . Ces propositions concernent essentiellement :

- la longueur maximale des véhicules articulés :

Si la plupart des grands constructeurs européens offrent dès maintenant des tracteurs suffisamment courts pour que le transport des containers de 40' ou de 20' assemblés puisse s'effectuer sans que la longueur dépasse 15 mètres, il apparaît toutefois nécessaire, pour permettre l'utilisation des tracteurs existants, d'accorder une dérogation en matière de longueur hors tout d'ensembles articulés, au moins pendant une période transitoire .

On peut rappeler à cet égard que l'Organisation Internationale de Normalisation (I. S. O. ) a récemment recommandé que la longueur maximale des ensembles articulés soit portée dans l'avenir à 15,25 mètres, précisément pour permettre le transport des grands containers .

./...

De son côté, la Commission Internationale Technique de l'Union Internationale des Transports Routiers (I. R. U.) a suggéré de tolérer provisoirement la circulation des véhicules articulés de 16 mètres de longueur lorsqu'ils transportent des grands containers, en attendant que les caractéristiques des tracteurs soient normalisées sur la base des propositions de l'I. S. C.

Nous avons rappelé cette question à la Direction des Routes qui vient de donner satisfaction à cette demande. Par lettre du 5 Février 1968, M. le Directeur des Routes a précisé au Président de la F. N. T. R. qu'il était disposé à admettre pour le transport des grands containers, à titre de tolérance, la circulation de ces véhicules dans une limite de longueur de 15 m,50. Il a le même jour informé le Ministre de l'Intérieur et le Ministre des Armées en leur demandant de donner les instructions nécessaires aux services de police et de gendarmerie afin que les conducteurs de ces convois qui sont en infraction avec l'Article R. 61 du Code de la Route ne soient pas verbalisés.

- l'utilisation des containers étrangers en trafic intérieur :

Il importe que le container transportant des marchandises importées d'U. S. A. par exemple, et qui vient d'être vidé à sa destination, puisse prendre un chargement sur un trajet "national", de façon à éviter de revenir à vide au port de départ vers les U. S. A. Théoriquement, on peut tenter de recharger le container de marchandises à l'exportation, mais l'équilibre importation-exportation n'est pas réalisé et de toutes façons la recherche du fret à l'exportation peut demander de longs délais.

Cette question a été mise à l'étude par l'Administration des Douanes comme nous le verrons plus loin.

Enfin la F. N. T. R. a demandé au C. N. R. d'établir un avant-projet de tarification pour les transports de grands containers. Cette tâche s'avère extrêmement difficile en raison de nombreux problèmes qui restent à résoudre :

- inégalité des conditions de concurrence avec les transporteurs étrangers, ce qui tend d'ailleurs à défavoriser les ports français par rapport notamment à Anvers et Rotterdam.
- manque d'information sur les courants et l'importance du trafic.

- problème de la fixation de la responsabilité en cas d'avarie survenue au cours d'un trajet comportant plusieurs modes de transport .

On peut toutefois signaler que sans attendre l'établissement d'une tarification réglementaire, les dirigeants d'EUROCONTAINER ont déjà présenté des propositions concrètes en matière de prix de transports à certains détenteurs de fret .

### III. 2. 3. - Conclusions provisoires :

En vue de déterminer l'action éventuellement souhaitable de la puissance publique, nous rappellerons les points suivants qui concernent les grands containers :

#### Contingentement :

Puisque désormais c'est l'engin moteur qui est porteur de la licence, il n'y a pas lieu de considérer le container comme un véhicule, qu'il soit sur plateau routier, ou qu'il soit muni d'essieux rapportés pour le transport routier . On doit seulement immatriculer la plate-forme ou l'essieu (c'est la thèse de la Direction des Routes) .

La question ne se pose que pour le transport mixte rail-route . Elle vient de faire l'objet d'un Arrêté interministériel relatif aux "véhicules routiers" acheminés par fer sur une partie de leur parcours . On a prévu dans ce cas que le véhicule devrait être accompagné d'une licence, ou s'il s'agit d'une entreprise liée à la S. N. C. F. par contrat, cette Entreprise devra neutraliser un certain nombre de licences . Nous n'avons pas à apprécier ici cette décision, mais il nous semble qu'elle ne doit pas être étendue aux grands containers qu'il ne faut pas assimiler à des "véhicules routiers" .

En ce qui concerne l'éventuel accroissement du nombre des licences pour couvrir le trafic des trans-containers, il ne nous semble pas que de nouvelles délivrances de licences soient nécessaires . Les transporteurs publics pensent qu'il y aura glissement des engins de transports actuels vers les remorques porte-containers . Cette vue nous paraît réaliste .

./...



Tarifification :

Tant que le C. N. R. n'aura pas présenté de propositions, il n'existera pas de tarification. Or, il existe déjà un assez fort courant de transports par route des containers. Sea Land dessert, grâce surtout à des transports Néerlandais, un grand nombre de points en France. Les tarifs sont des tarifs du dumping que Sea Land peut soutenir puisqu'il possède l'ensemble de la chaîne des transports. On peut ainsi donner l'exemple de containers remplis, à Cognac, de caisses de cognac à destination des U. S. A., qui vont par route se charger sur un navire Sea Land à Rotterdam. (D'autres vont de Cognac au Havre par la S. N. C. F.). Le C. N. R. proposera sans doute une tarification en volume (sans tenir compte de la nature ni du poids de la marchandise).

Il faut se demander s'il y a urgence à établir un tarif. La F. N. T. R. et le C. N. R. craignent, à juste titre, d'être liés par un tarif intérieur qui serait trop élevé : Dans la relation dont nous venons de donner l'exemple, un transport routier Cognac-Le Havre pourrait coûter au chargeur beaucoup plus cher que le transport Cognac-Rotterdam qui est libre, puisque international. En outre, on voit bien que les transporteurs routiers attendent de connaître les tarifs que la S. N. C. F. consentira aux chargeurs de containers. De toute façon, l'Administration peut sans doute rappeler au C. N. R. qu'il a des propositions à présenter, elle ne peut aller au-delà.

On doit même se demander s'il y a lieu de fixer des tarifs pour les transports de containers dans le territoire national avant que soient fixés les tarifs de transports internationaux que le Conseil des Ministres de la C. E. E. a décidé d'adopter avant le 30 Juin 1968.

Enfin le tarif 106 présenté par le J. O. du 7 Novembre 1967, et qui va être approuvé sous réserve de certaines modifications, prévoit d'importantes réductions en faveur des entreprises de groupage qui apporteront annuellement plus de 400.000 t. de "containers" à la S. N. C. F. Ces réductions vont pratiquement bénéficier à la seule C. N. C. (Cie Nouvelle des Cadres) filiale de la S. N. C. F.. Il est peut-être difficile, dans ces conditions, pour la F. N. T. R. et le C. N. R. de présenter des tarifs avant un certain délai d'expérience.

En revanche, il semblerait possible d'inciter la F. N. T. R. à poursuivre son effort d'organisation, et peut-être d'investissements de diverses sortes. On a vu que la S. N. C. F., dans le cadre de l'U. I. C., a constitué une Société "Intercontainer" très puissante, qui construira un parc de wagons porte-cadres, et représentera seule tous les chemins

de fer au point de vue commercial . En outre, la S. N. C. F. a confié à la S. C. E. T. A. , une série d'études de prix de revient des dessertes terminales .

En face de cet effort considérable d'organisation et d'équipement, la plupart des transporteurs routiers paraissent désemparés et ne semblent pas prêts à rechercher utilement la part de trafic qui pourrait normalement leur revenir .

### III. 3 - LE TRANSPORT PAR VOIE D'EAU -

III. 3. 1 - A partir d'un terminal portuaire, le transport des containers vers une grande zone de consommation et de production de l'intérieur aura les caractéristiques suivantes :

- il sera concentré : un navire peut décharger en une seule escale plusieurs centaines de containers,
- il sera régulier : c'est une condition essentielle au succès du container,
- il sera susceptible d'une manutention très mécanisée.

Ces caractéristiques rappellent celles de transports industriels de masse pour lesquels la voie d'eau présente un intérêt économique certain. D'autre part, les grands ports européens sont au débouché d'axes de pénétration vers l'intérieur fortement structurés autour d'une voie d'eau : aujourd'hui ROTTERDAM et ANVERS avec le Rhin et l'Escaut, LE HAVRE avec la Seine et demain MARSEILLE avec le Rhône. Il ne faut donc pas négliger les possibilités offertes par la voie d'eau, pour les transports continentaux de containers.

#### III. 3. 2 - Le Rhin :

Les perspectives de trafic sur le Rhin entre Strasbourg et la mer ont fait l'objet d'une étude détaillée de la part du Port Autonome de Strasbourg. L'étude des trafics a porté sur les échanges entre d'une part les U.S.A., le Canada, la Grande-Bretagne et la Scandinavie et d'autre part l'Est de la France, la Suisse et les autres régions frontalières. Il est apparu qu'un trafic de 150 000 tonnes par an n'était pas une perspective déraisonnable à moyen terme.

Dans une phase initiale le transport fluvial serait effectué par les automoteurs, donc sans navigation continue. Le délai serait alors assez long : 5 à 6 jours à la montée, 2 jours à la descente. Mais, dès que le trafic aurait atteint un niveau et une régularité suffisants des convois poussés de barges pourraient être mis en service avec une rotation hebdomadaire entre Rotterdam et Strasbourg. Les délais d'acheminement seraient alors de 3, 5 jours à la montée et 1, 5 jour à la descente. Strasbourg est d'ailleurs le dernier port pour lequel une telle rotation puisse être envisagée. Remonter plus en amont allongerait trop les délais et ne permettrait pas l'organisation la plus rationnelle de la rotation du matériel.

Dans l'hypothèse où un service régulier de ce genre fonctionnerait le prix de revient du transport serait très bas. Mais il est certain que les perspectives de trafics ne sont pas actuellement suffisantes pour que des lignes régulières puissent être créées. La période présente semble donc devoir être surtout d'expectative.

### III. 3. 3 - La Seine :

La Seine, entre Le Havre et Paris, offre également certaines possibilités pour le transport des containers. La durée moyenne du trajet est de 40 heures, à la montée comme à la descente, et reste comprise entre 36 heures et 48 heures. De même que sur le Rhin, le matériel utilisé dans une phase initiale pourrait être du matériel conçu pour d'autres fins. On peut envisager, en effet, que les barges transportant des automobiles, qui ne sont pas chargées au maximum de leur capacité, soient utilisées dans ce but, les containers étant chargés sur le pont supérieur. Le terminal parisien serait le port de GENNEVILLIERS, seul port fluvial de la région Parisienne à offrir des possibilités d'utilisation immédiates et à permettre des extensions ultérieures. Compte tenu des sujétions de cette exploitation mixte et des moyens de manutention actuels à GENNEVILLIERS (1 portique ne pouvant transborder que 5 containers à l'heure à partir de la voie d'eau) le trafic serait limité à 35 containers dans chaque sens par semaine, soit environ 35 000 tonnes par an.

On doit également envisager un matériel spécialisé permettant des relations plus rapides. C'est dans cette voie que semblent s'engager dès maintenant les transporteurs fluviaux. Le trafic possible dépendra alors des engins de déchargement disponibles. Avec le portique actuel de GENNEVILLIERS, on peut manutentionner au maximum 70 containers par jour. Un pousseur de 800 cv et deux barges portant chacune un peu moins de 100 containers permettraient d'assurer un trafic de 140 000 tonnes par an dans les deux sens. La construction d'un portique d'une cadence de 20 containers/heure permettrait, avec un pousseur de 1 600 cv et quatre barges, d'effectuer un trafic total de 280 000 tonnes par an. Avec six barges, le trafic possible atteindrait 350 000 tonnes.

En matière de coûts, le niveau de trafic possible dans la phase de début (35 000 tonnes/an) ne semble pas permettre à du matériel spécialisé d'être concurrentiel par rapport aux autres modes de transport. Le transport de containers par barges ne présentera en fait un réel attrait qu'à partir de flux voisin de 100 000 tonnes par an dans les deux sens. Même dans ce cas, toutefois, ce mode de transport doit compter avec deux handicaps qui résultent de sa nature.

En premier lieu, le transport par barges ne permet pas, le plus souvent, la desserte directe des usagers. Un port fluvial risque de ne pouvoir desservir en containers faisant du "porte à porte" que les dépôts et industries situés à faible distance. Il reste évidemment les containers de groupage, mais ils ne représenteront vraisemblablement qu'une faible partie du trafic. On peut certes envisager un "éclatement" ou un "regroupement" de la cargaison des barges par la route. Mais cette possibilité reste à étudier avec soin en tenant compte des tarifs pratiqués par les modes de transports concurrents.

Le second handicap de la voie d'eau est sa lenteur. Sur l'axe GENNEVILLIERS - LE HAVRE, le délai de route en moyenne est supérieur de 1 jour et demi à 2 jours aux délais des modes concurrents. Des différences du même ordre sont à prévoir sur l'axe rhénan. Ce délai supplémentaire risque d'être gênant pour l'exportation qui bien souvent livre sa marchandise à la dernière limite ou entend profiter du plus proche départ, ne serait-ce que pour négocier le connaissement. Une enquête serait à entreprendre auprès des usagers pour apprécier avec plus de précision l'importance de cette question. Il est possible par exemple qu'avec le développement de la containerisation, des marchandises relativement pauvres soient chargées en containers, comme la laine d'Australie. Dans ce cas, l'économie sur le coût de transport l'emporterait probablement sur la contrainte du délai d'acheminement, le problème se posant toutefois encore pour le retour au port.

Toutefois, il n'est pas certain que la lenteur du transport soit réellement déterminante, pourvu qu'il existe des garanties quant à la régularité du transport ; les transporteurs fluviaux pourront certainement proposer des délais garantis.

En conclusion sur le transport par voie d'eau, il apparaît que cette technique peut trouver sa place pour certains trafics suffisamment importants et réguliers qui permettront le plein emploi du matériel spécialisé, qui auront pour extrémité un point assez rapproché du port fluvial et qui pourront être assez bien programmés pour ne pas souffrir de la lenteur du transport.

### III. 3. 4 - Projets de transcontainers fluviaux sur la Seine -

En premier lieu une demande d'ouverture d'un contingent supplémentaire sera prochainement transmise au Ministère. Ce contingent concerne 6 000 tonnes représentant 4 barges de 1 500 tonnes spécialisées au transport des containers.

Il serait possible de faire avec ce matériel deux allers et retours PARIS - LE HAVRE par semaine et de faire face ainsi à tout le trafic que la voie d'eau peut espérer.

Cette solution semble préférable à celle consistant à adopter des matériels plus anciens : cette dernière opération serait en effet difficile à réaliser techniquement et très coûteuse (il faudrait notamment mettre en place sur des matériels anciens et peu adaptés une installation de déballastage pour permettre de réduire le tirant d'air en cas de transport de containers vides gerbés sur plusieurs hauteurs).

Selon les transporteurs fluviaux, la quasi totalité du trafic actuel de la Basse-Seine n'est pas containérisable (sables, graviers, charbons, minerais, céréales, ciment, hydrocarbures, bois, kaolin).

Le trafic en containers susceptible d'emprunter la voie d'eau serait donc un trafic nouveau, qui ne proviendrait pas d'un ripage de transport effectué en matériel classique. Le contingent supplémentaire demandé ne risque donc pas de créer de surcapacité. Cette opinion est également partagée par l'O. N. N.

On peut toutefois penser que 3 000 tonnes, c'est-à-dire deux barges seront suffisantes pour absorber le trafic pendant une période assez longue.

En second lieu et afin d'éviter la dispersion des efforts, les principaux armements fluviaux de la Basse-Seine ont décidé d'étudier la création d'une filiale commune spécialement chargée du transport par grands containers; seul le principe de l'étude a été jusqu'à présent décidé.

Pour la voie navigable comme pour la route se fait donc sentir un besoin de regroupement des entreprises à l'occasion de l'apparition d'une nouvelle technique de transports.

Il est possible qu'à l'avenir les Compagnies Maritimes délivrent le connaissement dès que les marchandises ou les containers auront été rassemblés à GENNEVILLIERS et confient le trafic, selon les cas, soit au chemin de fer, soit à la route ou à la voie d'eau. Les transporteurs fluviaux n'auraient pas ainsi pour ce trafic de contacts directs avec le chargeur mais avec l'armateur, auquel s'appliquerait un tarif public homologué par le Ministère et de nature analogue au tarif S. N. C. F. ; ce tarif, qui sera étudié si la filiale commune aux différents armements fluviaux voit le jour, fixerait un prix à l'encombrement donc identique pour un container plein ou vide.

Les transporteurs fluviaux assureraient, par l'intermédiaire des filiales routières de certains d'entre eux, l'enlèvement et la livraison à domicile des containers qui leur seraient confiés.

## IV - LES PROBLEMES DOUANIERS

=====

IV.1 - L'intervention des grands containers maritimes pose des problèmes douaniers dont la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects s'est préoccupée depuis plus de deux ans. Ces problèmes concernent à la fois la circulation des containers eux-mêmes et des marchandises qu'ils contiennent. Ils sont, la plupart du temps, étroitement imbriqués aux problèmes techniques et commerciaux déjà étudiés dont ils constituent des aspects particuliers et souvent importants.

### IV.2 - La circulation des containers -

#### IV.2.1 - La situation internationale -

La circulation des containers en trafic international fait l'objet d'une convention passée sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe (Genève). Cette convention pose le principe de l'importation temporaire des containers en franchise des droits et taxes dans les pays qui y ont adhéré. Elle institue un agrément des containers au scellement douanier, matérialisé par un certificat d'agrément délivré pour chaque container. Elle laisse la détermination des procédures au libre choix des Etats et leur donne la faculté d'interdire l'utilisation des containers étrangers en trafic intérieur, possibilité qui a été utilisée par la quasi totalité des Etats parties à la Convention.

Passée en 1956, cette Convention ne résout pas les problèmes posés par l'utilisation systématique des grands containers normalisés. Elle constitue cependant une base juridique solide pour le développement d'accords ultérieurs.

#### IV.2.2 - La situation en France -

La France est partie contractante à la Convention de 1956. En application de cette convention, l'importation temporaire des containers était donc permise, mais selon des modalités variables en fonction des modes de transport. Seuls les containers immatriculés sur un réseau de chemin de fer bénéficient d'une large dispense de formalités. Un régime spécial est applicable aux containers agréés au T.I.R. (Transit International par Route) lorsqu'ils circulent sous ce régime. Les autres containers doivent faire l'objet d'acquits d'admission temporaire lors de chaque importation.



#### IV.2.3 - Les mesures prises sur le plan national -

Les régimes existants ne pouvaient s'appliquer à une technique de transport foncièrement multimodale. Aussi, dès le mois de Mai 1966, la Direction Générale des Douanes a-t-elle publié une instruction cadre (DA n° 66 - 338) définissant "le traitement douanier des transports effectués par containers maritimes".

Pour ce qui concerne la circulation des containers eux-mêmes, cette instruction a prévu :

- l'agrément par type, et non par containers,
- l'importation temporaire des containers sans formalités, sous réserve que le gestionnaire du parc de containers soit établi ou représenté en France, qu'il prenne l'engagement global de les utiliser en conformité avec la réglementation en vigueur et qu'il tienne une comptabilité matière précise des mouvements de ses containers.

Ce système, basé sur les caractéristiques mêmes du nouveau trafic a donné jusqu'à présent toute satisfaction. Il est utilisé par toutes les Compagnies qui emploient les grands containers normalisés. Parallèlement, des dispositions étaient prises pour favoriser le séjour temporaire et l'utilisation des matériels annexes de transfert ou de manutention tels que les remorques-esclaves dans les limites des ports maritimes.

#### IV.2.4 - L'utilisation des containers étrangers en transport intérieur -

L'utilisation rationnelle des containers suppose que soient évités, ou limités au minimum incompressible, les transports de containers vides. Or les containers étrangers ne peuvent être utilisés qu'en transport international et il arrive fréquemment qu'il soit impossible de prendre charge pour l'exportation là où prend fin un transport d'importation. Il ne peut cependant être question de permettre sans restrictions l'utilisation de ces containers en trafic intérieur. Ils constituent des matériels onéreux, des parties souvent importantes des véhicules. On introduirait ainsi des distorsions entre les transporteurs qui se serviraient couramment de ces engins et ceux qui devraient utiliser du matériel soumis intégralement au régime fiscal interne.

Une solution raisonnable, couvrant la quasi totalité des besoins à réel caractère économique, pourrait être d'autoriser, sous réserve de réciprocité, l'utilisation des containers étrangers pour un transport intérieur de rapprochement, entre le point où un transport international s'achève et celui où il est possible d'en entamer un autre. Le véhicule tracteur ou porteur devrait être français et titulaire des droits de transports normalement exigibles.

#### IV. 2. 5 - Les constructeurs français de containers -

Plusieurs entreprises françaises construisent des containers normalisés, soit sous licence étrangère, soit sous leur propre brevet. Elles soumettent à l'Administration leurs projets de construction afin de répondre aux spécifications douanières du scellement par capacité, ce qui constitue un bon argument de vente sur le plan international. Les procédures simplifiées et les régimes économiques (entrepôt industriel) permettent de faciliter les exportations, domaine dans lequel certains d'entre eux ont déjà obtenu de bons résultats. La construction des containers pourrait également intéresser des entreprises pour lesquelles certaines reconversions s'avèrent nécessaires, comme les petits chantiers navals.

Enfin, le financement de ces exportations (crédit à l'exportation) semble poser quelques problèmes particuliers.

#### IV. 2. 6 - Les propositions françaises sur le plan international -

La Direction Générale des Douanes a, dès 1966, formulé au "Groupe de Travail des problèmes douaniers intéressant les transports" de la Commission Economique pour l'Europe (1) des propositions détaillées visant à l'élaboration d'une nouvelle convention, utilisable pour tous les modes de transport, et qui tiennent compte des caractères spécifiques du transport par container. Ces propositions, qui visaient à la fois les containers et les marchandises qu'ils contiennent, ont fait l'objet d'un examen détaillé et le Groupe a décidé que, sans attendre l'adoption, toujours assez lente, d'une nouvelle Convention, les dispositions essentielles pouvaient en être mises progressivement en vigueur par la voie de résolutions.

./...

---

(1) - Outre les pays d'Europe, participent aux travaux de cette Commission les Etats-Unis, l'Australie et le Japon. -

Les résolutions suivantes ont été déjà adoptées :

- institution d'une procédure uniforme d'importation temporaire, basée sur le système français déjà décrit,
- institution d'un système de marquage uniforme,
- agrément des containers par type de construction, (ce texte doit faire encore l'objet d'une mise au point de détail).

D'autres résolutions sont en préparation, qui concernent la nationalité des containers, leur utilisation en transport intérieur, etc...

#### IV. 3 - La circulation des marchandises en containers -

##### IV. 3. 1 - Les caractéristiques douanières de ce mode de transport -

Le container constitue, sur le plan douanier, une simplification notable en même temps qu'il oblige à certaines modifications des méthodes.

Un container normalement construit offre des sécurités bien supérieures à celles offertes par les modes de transport classique. Une fois qu'il a été scellé par la Douane d'un pays donné, il est aisé de s'assurer en cours de route ou à l'arrivée, que les marchandises n'ont subi aucune atteinte.

Par contre, la nature même de ce transport rend anti-économiques les contrôles de marchandises qui pourraient être effectués en cours de route. De même, au départ comme à l'arrivée, il est économiquement nécessaire de procéder au contrôle douanier au moment où il est chargé ou vidé. Sinon, tous les avantages tirés de la containerisation sont plus ou moins annulés. Par sa nature même le container requiert donc le report des opérations de douane depuis les frontières jusqu'aux points de départ et de destination. De même, afin d'éviter les arrêts en cours de route, est-il nécessaire de s'appuyer sur la collaboration des douanes des différents pays intéressés.

./...

#### IV. 3. 2 - La situation en France -

L'organisation actuelle des Douanes Françaises est largement orientée vers le dédouanement au départ ou à destination. Sur 450 bureaux de douanes, plus de 150 fonctionnent déjà à l'intérieur du territoire et ce nombre est en accroissement continu.

De nombreux régimes de transit sous douane permettent de relier ces bureaux, ou même le domicile de l'expéditeur ou du destinataire, aux frontières maritimes et terrestres, ou vice versa.

#### IV. 3. 3 - Les conventions internationales de transit -

La situation n'est pas aussi satisfaisante sur le plan international. Il existe bien entendu plusieurs régimes internationaux de transit (transit international par fer, transit international par route, Convention du Rhin, etc...). Mais ces régimes sont privatifs chacun à un mode de transport particulier et des ruptures (documents différents, transferts de responsabilité) se produisent lorsqu'il est nécessaire de passer de l'un à l'autre. La sollicitation de l'un ou l'autre de ces régimes ne peut constituer qu'un expédient provisoire, et parfois de nature à gêner le développement d'une véritable convention multimodale, basée sur la collaboration des douanes, et qui tienne compte des caractéristiques du transport par containers. Cette Convention devrait également se référer à l'évolution en cours vers l'uniformisation des documents commerciaux (connaissance modèle B, formule - cadre de la C. E. E. etc...) ainsi qu'à l'utilisation de plus en plus fréquente des procédés électroniques de gestion, procédés qui facilitent la transmission internationale des données et qui obligent, en tout état de cause, à une certaine uniformisation des méthodes.

#### IV. 3. 4 - Les travaux internationaux en cours -

Les travaux en cours en ce domaine sur le plan international sont poursuivis parallèlement à la Commission Economique pour l'Europe et au Conseil de Coopération Douanière (Bruxelles).

La France a formulé près de ces deux organismes des propositions visant à la mise au point d'une convention internationale sur les transports par containers. Ces propositions prévoient l'institution d'une procédure de base, aussi simple que possible, susceptible d'être utilisée de bout en bout d'un transport de porte à porte et sur laquelle pourraient se greffer, en tant que de besoin, les procédures existantes.

#### IV. 3. 4. 1 - Le manifeste de containers

Le document de base serait un "manifeste de container", document uniforme pouvant servir simultanément à des fins douanières (manifeste maritime ou fluvial, déclaration de transit, etc...) et commerciales (bordereaux de transport, peut-être connaissance).

Ce manifeste de container, établi dès le chargement dudit container l'accompagnerait durant tout son voyage. Il serait le véhicule de la collaboration douanière internationale (vérification du contenu par la Douane de départ, mention des scellés apposés, etc...).

L'adoption de ce manifeste a déjà fait l'objet d'une résolution de la Commission Economique pour l'Europe sur proposition française. Des travaux sont par ailleurs en cours, sous l'égide de cette Commission pour aboutir, avec les organisations internationales représentant les différentes catégories de transporteurs, à la mise au point d'un document type. Simultanément est étudié l'emploi d'une nomenclature unifiée pour la désignation des marchandises sur ce document. De même sont recherchés les voies et moyens par lesquels pourrait s'exprimer la collaboration douanière internationale sans qu'on aboutisse à un visa systématique de tous les documents.

#### IV. 3. 4. 2 - La recherche d'un système moderne de garantie douanière

L'intervention des containers, par la sécurité accrue qu'ils offrent, donne l'occasion de rechercher un système moderne de garanties douanières, plus simple et meilleur marché que la cascade de cautions nationales qu'il est actuellement nécessaire d'établir pour de nombreux transports lorsqu'ils empruntent successivement le territoire de plusieurs pays.

Les travaux correspondants sont surtout effectués par le Conseil de Coopération Douanière (Bruxelles). La France y participe activement et s'efforce d'y faire prévaloir les solutions qui ont déjà été mises au point dans le cadre du trafic communautaire.

#### IV. 4 - Les développements futurs -

##### IV. 4. 1 - Les développements internationaux -

Sur le plan international, la poursuite des travaux en cours doit permettre de répondre aux besoins du trafic. Des accords particuliers seront d'ailleurs proposés aux pays en relation avec la France par des trafics en containers si un accord général ne peut être obtenu dans des délais raisonnables.

##### IV. 4. 2 - L'évolution des problèmes douaniers français -

Les mesures prises jusqu'à présent ont permis de satisfaire les besoins sur le plan des procédures douanières.

Pour ce qui concerne l'organisation du dédouanement, la répartition des bureaux de douane à l'intérieur du territoire offre une infrastructure qui permet de répondre aux besoins actuels du dédouanement à l'intérieur ou à domicile.

On peut se demander si le développement des transports par containers ne va pas entraîner la multiplication des chargements partiels et donc la nécessité d'installer des centres de groupage ou de dégroupage des marchandises en containers. Seule une étude des axes de circulation, des lieux de commercialisation des marchandises containerisables, ainsi que des trafics des ports où aboutiront ces marchandises, pourra permettre de répondre à cette question.

Sur la demande de la Direction des Transports Terrestres et de la Direction des Ports Maritimes, la Direction Générale des Douanes a entamé cette étude à l'aide de l'appareil statistique dont elle dispose.

Il faut absolument assurer une concertation des efforts entre les diverses Administrations intéressées ainsi qu'avec les différentes catégories de transporteurs et d'usagers. Seule, en effet, l'unification des études permettra de les pousser à un terme satisfaisant et évitera qu'on aboutisse, comme c'est parfois le cas actuellement après des examens fragmentaires, à des conclusions divergentes ou opposées.

## V - LA POSITION DES CHARGEURS ET DES TRANSITAIRES

=====

### V.1 - Les Chargeurs -

V.1.1 - La Conférence Nationale des Usagers des Transports (C.N.U.T.) étudie depuis 1965 le transport par containers. Elle a rédigé, en Mai 1967, une note qui résume le point de vue des chargeurs. Cette note que nous avons pu faire préciser par un récent contact avec la C.N.U.T. insiste sur les points suivants :

- Les chargeurs demandent à être consultés par les organismes qui se proposent de créer des services de containers.

- Ils doivent pouvoir choisir entre le service porte à porte et une ou plusieurs parties de ce service (port à port - port à centre d'éclatement, etc...).

- Ils estiment que les propriétaires de marchandises spéciales devront avoir le droit de posséder des containers spécialement aménagés.

- Ils demandent qu'un organisme soit chargé de l'inspection régulière des containers et que chaque container porte un numéro d'immatriculation individuel.

### V.1.2 - La responsabilité des transporteurs -

En ce qui concerne la responsabilité et les modalités du transport, la C.N.U.T. précise qu'elle tient à affirmer sa liberté de choix : certains chargeurs pourront confier l'ensemble du transport à un exploitant, d'autres utiliseront un transitaire, certains prépareront eux-mêmes leurs documents de transport.

Une des principales questions étudiées est la création d'un document unique couvrant le transport total par container. Ce document devrait être à la fois :

- un titre de propriété permettant de négocier la marchandise
- un reçu des marchandises identifiées
- un contrat de transport.

Ces questions ont été étudiées par la Chambre de Commerce Internationale, et par le Comité Maritime International (C.M.I.) qui a tenu plusieurs réunions dont la dernière à PARIS, en Décembre 1967.

Elles font également l'objet d'études de l'Association pour l'Unification du Droit Privé (U. N. I. D R O I T).

Selon les règles actuellement en vigueur, chaque transporteur est responsable de la part du transport qu'il effectue, dans des conditions et des limites qui sont propres à ce mode de transport. La limite de responsabilité, les procédures sont différentes selon la nature du transport, ce qui entraîne déjà de grandes difficultés pour les expéditions internationales. Ces difficultés vont être augmentées car il arrivera souvent que les avaries subies par la marchandise ne pourront être décelées que lors du dépotage du container à destination finale. Comment savoir à quel moment du transport se sont produits ces dommages ? Les chargeurs souhaitent donc voir harmoniser les règles des différents modes de transport, et souhaiteraient qu'il soit établi une convention internationale sur les transports combinés.

Actuellement, les études des diverses Commissions s'orientent vers deux solutions différentes sans qu'un accord ait pu se manifester :

- La première solution consiste pour le chargeur à négocier avec un seul "opérateur de transport combiné" qui accepte une responsabilité uniforme pour toute perte ou avarie, où qu'elle se produise, et à qui il appartient ensuite de rechercher le responsable de l'avarie parmi les transporteurs successifs (1).
- L'autre solution consiste à continuer à utiliser les diverses conventions existantes (connaissance maritime, règles de La Haye, C. I. M., C. M. R., etc...) mais elle ne semble pas d'application pratique dans le cas du container et les chargeurs souhaiteraient que les Gouvernements préconisent la première solution.

./...

---

(1) - Cette solution est actuellement offerte par l'Atlantic Container Line. -



La Conférence Diplomatique de BRUXELLES sur la révision des règles de LA HAYE, réunie en 1967, s'est ajournée à une réunion ultérieure qui doit se tenir incessamment. Il est envisagé de créer une nouvelle limitation qui s'appliquerait :

- ou par colis ..... (10 000 F) ?
- ou par kilogramme de marchandise (30 F) ?

### V. 1.3 - Les taux de fret et la concurrence -

Les chargeurs demandent que les taux de fret soient basés sur la dimension du container, et espèrent des rabais "raisonnables" sur les taux de fret du transport conventionnel. Ils souhaitent procéder à une consultation avec les armateurs (pratiques de Conférences), mais ils craignent que la diminution du taux de fret qui devrait normalement découler du type nouveau de transport soit menacée par la diminution probable du caractère concurrentiel des Services de containers. Il est, en effet, à peu près certain que les fusions déjà constatées entre armements, et celles qui semblent encore devoir se produire, vont créer des situations de monopole.

### V.2 - Les transitaires -

Cette profession est particulièrement sensible aux conséquences que va entraîner pour elle le transport par container et la diminution, parfois la suppression, des services qu'elle rendait au passage de la marchandise dans les ports. Nous n'avons pu dans un premier temps obtenir des indications précises sur la position des transitaires, aussi le rapport provisoire de la Commission n'avait pratiquement pas traité cette question. Le Président des Transitaires ayant fait remarquer cette lacune, nous lui avons demandé, au cours de la dernière réunion plénière, de nous faire parvenir son point de vue par écrit. Nous avons ainsi reçu la lettre du 8 Février 1968 que nous croyons devoir annexer au présent rapport, dans l'impossibilité où nous avons été de faire examiner cette lettre en Commission.

Les indications de cette lettre mériteraient, en effet, une discussion entre transitaires d'une part, et d'autre part, les autres professions mises en cause : armateurs, transporteurs, mais cette discussion ne peut, de toute évidence, se tenir au sein d'une Commission Interministérielle. Il nous paraît difficile, par exemple, de connaître réellement et d'apprécier valablement les motifs pour lesquels les S. O. T. E. C. O. créées en France par les transitaires français n'ont encore eu aucune activité notable. (Voir lettre du 8 Février 1968 - pages 2 et 3).

V. 3 - Les centres de groupage et de dégroupage -

En revanche, nous pouvons donner des indications sur la question des centres de groupage et de dégroupage, auxquels la lettre des transitaires fait allusion en soulignant que "leur dispersion ne serait pas bénéfique pour l'économie du transport par container et sa promotion commerciale".

Cette question présente plusieurs réponses selon qu'il s'agit du transport intercontinental ou du transport européen, et aussi suivant qu'il s'agit du transport par route ou par voie ferrée.

Pour le transport intercontinental, nous avons vu (l'article III. 1) que la S. N. C. F. lorsqu'elle ne fera pas du porte à porte, envisage de procéder aux opérations de dépotage dans certaines gares centres importantes. Cette opération sera très proche des opérations classiques de remplissage d'un wagon. Elle peut être assurée par les agents de la S. N. C. F. ou être confiée à des entreprises de groupage. Au cours des discussions en Commission, la S. N. C. F. a été amenée, sur notre demande, à admettre que ces gares pourraient être "neutres", c'est-à-dire ouvertes à des transporteurs routiers pour une opération de dépotage d'un container amené par route et dont la marchandise aurait à éclater vers divers destinataires. L'utilisation de cette faculté par les transports routiers dépendra évidemment des tarifs d'usage consentis par la S. N. C. F. et de la politique générale de la F. N. T. R.. Il faut rappeler ici que la S. N. C. F. compte sur un trafic **intérieur containerisé** très supérieur au trafic inter-océanique (elle pense arriver à 25 Millions de tonnes pour le premier, le second restant de l'ordre de 2,5 Mt). Ce sont donc, en réalité, les centres affectés aux besoins du trafic continental qui serviront plus accessoirement au trafic inter-océanique. Nous rappelons que la S. N. C. F. envisage de créer 7 à 10 centres bien équipés (III. 1) où sera traité le trafic à destination ou en provenance d'outre-mer.

Les transporteurs routiers, nous l'avons vu, s'intéressent surtout au porte à porte en ce qui concerne le transport intérieur.

La Fédération Nationale des Entreprises de Groupage comporte 1 200 entreprises dont 20 assurent 50 % du trafic. On constate que les 3 centres de **PARIS - LYON - MARSEILLE** représentent 30 % du trafic de groupage.

Les groupements estiment eux aussi que les centres de groupage et dégroupage devront rester en nombre très limité et seulement dans les centres de consommation, et dans les régions à forte densité de population : (Région Parisienne - Nord - Est - Vallée du Rhône).

Il ne semble donc pas qu'il y ait à craindre pour le moment une multiplication anarchique de ces centres. L'Administration possède d'ailleurs un moyen de contrôler ces créations puisqu'elles supposent l'installation de services des Douanes, et la Direction Générale des Douanes a bien marqué sur ce point son intention de limiter le nombre des centres où elle consentira à s'installer.

Nous avons tenté de recenser les installations de ce genre déjà existantes ou en projet. Les renseignements obtenus, certainement partiels, sont les suivants :

- Région Parisienne - Existant :

- SOGARIS (relié au fer)
- GARONOR (ne sera relié au fer qu'en 1970)
- Sté MORY, à La Courneuve.

En développement :

- GENNEVILLIERS (centre plurimodal)

- Région Nord -

LILLE : Complexe routier créé à l'initiative de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. -

VALENCIENNES : Coopérative (40 transporteurs) créée par la Chambre de Commerce de Valenciennes - (gare routière reliée à la voie ferrée). -

- Région Lyonnaise -

- Centre de St-Priest : possède 3 quais privés.
- Projet des Stés Berliet et Bourget-Montreuil.
- Projet de St-Etienne.

Les centres routiers énumérés n'ont pas été, ou ne seront pas, mis en place dans la seule optique du trafic des containers, mais ils pourront être utilisés pour ce trafic.

Nous pensons que la Direction des Transports Terrestres devrait centraliser toutes les informations sur les initiatives publiques ou privées concernant les projets de centres de groupage routiers de façon à orienter et contrôler ces projets.

FEDERATION FRANCAISE DES COMMISSIONNAIRES  
ET AUXILIAIRES DE TRANSPORT  
COMMISSIONNAIRES EN DOUANE, TRANSITAIRES  
AGENTS MARITIMES ET AERIENS

---

LE PRESIDENT

PARIS, le 8 Février 1968  
75, Rue de Clichy  
Tél. 744 33 06

Monsieur MATHIEU,  
Inspecteur Général des Ponts et Chaussées  
Ministère des Transports  
246, bld Saint-Germain,  
75 - PARIS (7ème)

Monsieur le Président,

Je vous ai fait part lors de la dernière réunion du groupe de travail relatif aux problèmes posés par les transports par containers, de mon étonnement qu'aucune mention n'ait été faite du rôle du Transitaire dans cette nouvelle technique, de l'utilité de ses interventions et des initiatives qu'il a prises en ce qui concerne les centres de rassemblement des marchandises destinées à être mises en containers.

Je me permets de vous donner ci-après quelques indications à ce propos.

Le trafic par containers n'est pas une nouveauté pour le Transitaire qui, depuis de nombreuses années, a déjà la pratique de cette technique. Il s'agissait, il est vrai jusqu'à présent, de containers de dimensions réduites, mais les problèmes posés quant à l'emploi de modes de transport successifs et à la pratique du transport de porte à porte étaient les mêmes.

Nous nous trouvons actuellement en présence d'une situation nouvelle qui est due à l'expansion de cette technique résultant des initiatives prises en la matière par les transporteurs maritimes.

Il n'est pas dans notre propos d'examiner, si finalement ces nouvelles méthodes de transport seront rentables pour les intéressés, compte tenu des investissements considérables qu'elles nécessitent, car il ne paraît plus possible, étant donné les positions prises, de revenir en arrière.

Afin d'équilibrer les marchés d'outre-mer avec les marchés européens, il va être nécessaire d'étendre la gamme des marchandises susceptibles de constituer des containers homogènes et d'autre part de prendre des mesures afin de mettre en containers des marchandises hétérogènes par la constitution de groupage préalable.

Nous estimons qu'étant donné leurs connaissances du marché et la variété des marchandises qui leur sont confiées, les Transitaires sont particulièrement désignés pour avoir une participation active et prépondérante dans cette nouvelle technique.

Le Transitaire présente de plus l'avantage pour l'usager d'être parfaitement neutre vis à vis de tous les modes de transport, ce qui lui donne une complète liberté pour agir au mieux des intérêts de la marchandise.

C'est en fonction des considérations qui précèdent que les Transitaires français ont constitué une Association intitulée SOTECO France (Association Technique d'Etudes et de Coopération pour le Transport par Containers), en vue de promouvoir la création de Sociétés régionales SOTECO qui ont pour objet l'accomplissement, dans des centres choisis à cet effet, de toutes les opérations matérielles que nécessitent le groupage et la mise en containers des marchandises.

Dans les autres pays européens, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en Norvège, etc... , des Sociétés du même genre ont été constituées et ont déjà commencé à fonctionner.

Aux Etats-Unis, les Transitaires se sont également regroupés dans le même but et des représentants de leur organisation ont pris contact avec notre Fédération Internationale, la FIATA, ainsi qu'avec notre Fédération. Des rencontres ont eu lieu à plusieurs reprises en France et en Belgique.

En ce qui concerne plus particulièrement la France, une seule Société a été jusqu'ici réellement constituée il y a environ un an : SOTECO Le Havre. Son action a été freinée en raison de l'absence de tarifs spécifiques qui n'ont pas encore été mis au point par les armateurs dans des conditions acceptables pour les SOTECO.

Il faut constater avec regret que ce fait a ralenti la constitution de Sociétés analogues qui sont prévues notamment à Paris, à Marseille, à Lyon, à Strasbourg, Dunkerque et Bordeaux.

Lors de la première réunion du groupe de travail, nous avons précisé que les SOTECO ne devaient avoir aucune activité commerciale qui leur soit propre, présentant ainsi une neutralité tant vis à vis des Transitaires que des Armements.

Nous pensons, d'autre part, confirmant encore ce que nous avons dit à la première réunion du groupe, qu'il faut éviter la dispersion des centres de containérisation et qu'il y en ait plusieurs dans un même lieu géographique.

Or, nous avons pu constater que les Chemins de Fer et les Transporteurs routiers envisagent chacun de leur côté de constituer des centres, ainsi que les Armateurs qui entendent eux aussi participer à cette action.

Nous ne pensons pas que cette dispersion soit bénéfique pour l'économie du transport par containers et sa promotion commerciale.

Nous estimons que dans les transports de porte à porte, qui nécessitent le recours à des modes de transport successifs, le rôle du Commissionnaire de Transport international est là, plus qu'ailleurs, indispensable.

Le centre de mise en containers d'un Transporteur, quel qu'il soit, même s'appuyant sur la notion de "Transporteur principal", ne peut apporter à l'usager les garanties et les sécurités qu'il est en droit d'attendre.

Il ne faut pas perdre de vue que les responsabilités assignées au Commissionnaire de Transport par le Code de Commerce Français, sont considérablement étendues et que nous ne pensons pas qu'un Transporteur, qu'il soit ferroviaire, maritime ou routier, puisse les assumer, non seulement par rapport à son propre transport, mais aussi par rapport aux autres modes de transport auxquels il devra avoir recours pour l'exécution de l'ensemble du transport international.

Les problèmes de responsabilités sont en la matière extrêmement délicats à résoudre. Les intérêts de chacun des participants au transport par containers sont divergents sinon contradictoires et chacun cherchera à se protéger.

Les limitations de responsabilités sont variables d'un mode de transport à l'autre et notamment en matière maritime extrêmement restreintes, puisque dans l'état actuel, la garantie par contai- ners est limitée à 500 Dollars.

SOTECO-France a mis à l'étude une police d'assurance qui lui permettra d'unifier et d'étendre la garantie offerte à l'utilisateur.

Il y aurait certes beaucoup à dire sur un sujet aussi vaste, mais j'ai tenu seulement à souligner d'une part la nécessité et l'importance de notre intervention, d'autre part les initiatives déjà prises par nos soins et enfin les conséquences fâcheuses que pourraient avoir, aussi bien sur le plan juridique que pratique, des initiatives de Transporteurs, notamment de Transporteurs maritimes, qui auraient pour but de se substituer au Commissionnaire de Transport international qu'est le Transitaire.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces quelques remarques,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

J. DERVIEU

N/réf. : JD/cb  
n° 16/06/68

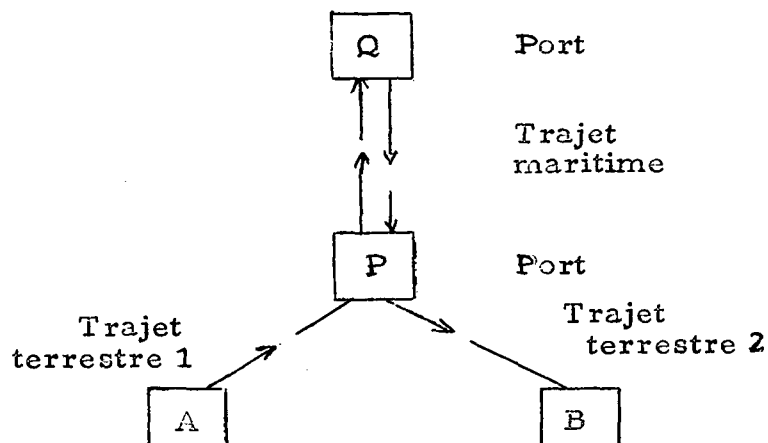


## VI - QUESTIONS DIVERSES

=====

### VI.1 - Pools de containers - Standardisation -

Un exemple schématique, volontairement simplifié à l'extrême, montre les avantages d'un pool de containers :



Supposons que deux Compagnies Maritimes distinctes reliant les ports P et Q, organisent un trafic de containers l'une sur la relation P Q A, l'autre sur la relation P Q B.

A expédie 100 containers chargés par semaine vers P Q

B reçoit 100 containers chargés par semaine de Q P.

Chaque Compagnie possède un bateau, faisant 2 escales par semaine au port P, et pouvant recevoir 50 containers.

La rotation de chaque bateau est de 3 jours environ et celle des containers de 9 jours environ.

Le parc de containers doit être ainsi de 150 containers pour chacune des deux Compagnies, soit au total de 300.

Chaque bateau fait un trajet avec 50 containers pleins puis un retour avec 50 containers vides.

a) - Si les Compagnies décident de former un pool pour leurs containers, elles vont organiser des parcours triangulaires terrestres P B A. En supposant que le trajet BA augmente la rotation des containers de 3 jours, le parc nécessaire n'est plus que de :

$$\frac{12 \times 50}{3} = 200 \text{ au lieu de } 2 \times 150 = 300$$

L'économie est donc de 50 %.

b) - Les bateaux ne transportent plus que des containers pleins qui peuvent être répartis par moitié entre les deux Compagnies. Si ces Compagnies décident de fusionner, un seul bateau de même capacité, de même rotation, suffira à assurer le trafic.

c) - Le nombre de containers transbordés dans chacun des ports diminuera de moitié.

d) - Le coût ne sera augmenté que du coût du transport terrestre BA, qui est faible au regard des économies précédentes, et des frais de gestion du pool très faible dans le cas indiqué.

Cet exemple d'une mauvaise organisation initiale est malheureusement très proche du fonctionnement de l'acheminement du courrier par containers entre la France et les États-Unis : dans le sens France - États-Unis, le courrier est acheminé en containers français qui reviennent à vide, et dans le sens États-Unis - France, le courrier est expédié dans des containers américains (normes identiques) qui reviennent également à vide.

Une étude récente faite en SUEDE a montré que si les quatre armateurs suédois qui ont commandé des navires porte-cadres, avaient décidé de mettre en commun leurs containers au lieu de prévoir pour chaque navire les trois ou quatre séries nécessaires à chacun, le parc de cadres aurait pu être réduit de 40 %, soit un chiffre voisin de celui indiqué dans l'exemple précédent.

Il paraît ainsi très souhaitable pour obtenir la meilleure rentabilité de la nouvelle technique de transport, de créer un pool international de containers sur les relations à fort trafic maritime, par exemple sur l'Atlantique Nord pour les échanges États-Unis - Europe. Ce pool comprendrait évidemment des armateurs, mais aussi des Commissionnaires de Transport, les transporteurs terrestres intéressés et éventuellement, certains chargeurs.

Une des façons les plus simples de réaliser ce pool serait de créer une Société unique possédant l'ensemble du parc de containers, constitué des apports des agents et sociétés cités précédemment, qui louerait les containers aux différents utilisateurs, centraliserait leurs mouvements et les optimiserait au moyen de puissants calculateurs électroniques et de programmes étudiés de façon approfondie. Les Sociétés de transports terrestres pourraient n'apporter à la Société de location qu'une partie de leur parc et conserver le reste pour les besoins propres des transports intérieurs.

Le développement du trafic pourra aussi entraîner la création de Sociétés de location de containers analogues à celles très importantes, qui existent aux Etats-Unis, et qui possèdent plus de 10 000 containers. Certaines d'entre elles sont des "non vessels operators" (ou N. V. O.) : elles réservent des parties de cale sur les navires pour y charger leurs containers ; le plus souvent, toutefois, leur action se limite au transport maritime.

La formule développée par Integrated Container Service (I. C. S.) est plus élaborée. Cette Société a créé au niveau international un véritable pool de transport de containers, en passant des contrats d'agrément avec 45 armements, 92 transporteurs routiers, 13 sociétés de chemins de fer, 3 transitaires et 2 non vessels operators. Les contrats règlent la rémunération des transporteurs, les problèmes de responsabilité et le contrôle de l'acheminement des containers. Ce système semble pouvoir allier la rigueur dans la gestion des containers à la souplesse dans l'utilisation des divers moyens de transport.

Quels que soient les systèmes envisagés pour l'exploitation des containers sous une formule de pool, ils semblent incompatibles avec l'hétérogénéité des containers, telle qu'elle existe actuellement. Mais la containerisation n'en est qu'à ses débuts sur l'Atlantique Nord, et il ne semble pas qu'il soit trop tard pour réaliser une véritable standardisation.

Des normes ont été, en effet, définies par l'International Standard Organisation (I. S. O.), puis adaptées par un grand nombre de pays, en particulier par la C. E. E., et enfin, par l'Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. C.).

Il paraît indispensable que ces normes soient à l'avenir respectées, et que tous les containers à construire aient une section de 8' sur 8'. Les transporteurs devront montrer une plus grande discipline à cet égard et mettre fin à l'anarchie actuelle, qui est fort regrettable.

Cette discipline ne peut que servir leurs intérêts à moyen et à long terme.

Les Compagnies qui n'auront pas adopté ces normes I.S.O. ne pourront faire partie des pools qui s'organiseront inévitablement, et ne pourront rester compétitives.

## VI.2 - Fabrication des containers -

L'essor de la containerisation offre de nouvelles perspectives à l'industrie française. Un recensement fait en 1967 par les armements a montré qu'une dizaine d'entreprises fabriquaient des containers ou se déclaraient prêtes à le faire. Il semble bien que quelques-unes parmi les plus avancées dans ce domaine ont su conquérir des marchés étrangers. A cet égard, il est nécessaire que compte tenu du caractère forcément international du marché, l'Administration de tutelle s'assure que des mesures discriminatoires ne soient pas prises à l'étranger contre les containers français. En tout état de cause, il faudra éviter que des mesures libérales en matière de transport intérieur par des containers étrangers ne soient pas un moyen détourné de concurrencer abusivement les containers français et de porter préjudice à l'industrie nationale.

L'AFNOR, de son côté, essaie de créer un label de qualité pour les containers français. Les fabricants qui obtiendraient ce label pourraient s'en prévaloir sur les marchés internationaux. Il y a là une initiative à encourager.

## VI.3 - Emballage et sous-unités -

Dès les premières expériences d'utilisation de containers, il est apparu que l'emballage des marchandises placées dans les containers se posait en termes nouveaux. Il en est de même pour l'arrimage à l'intérieur du container.

Ces questions reposent d'ailleurs le problème et la responsabilité dès qu'il s'agit d'un container de groupage, car pour le container qui fait du porte à porte, il paraît normal que le chargeur qui a fait le chargement en porte la responsabilité.

On pourrait toutefois envisager une généralisation du porte à porte si des sous-unités normalisées étaient créées, sous-unités qui seraient d'une taille adaptée à la grande majorité des lots et dont un nombre entier remplirait un container I. S. O. La manutention dans les centres de containerisation serait alors extrêmement simplifiée, et les marchandises iraient du chargeur au réceptionnaire sans subir de manipulation. Un tel système pourrait rencontrer un accueil favorable chez les exportateurs qui envoient de petits lots. Il faut toutefois noter qu'il en résulterait probablement une perte de volume non négligeable et que la mise en place de ce système serait difficile en particulier pour des raisons de normalisation.

## VII - CONCLUSIONS

=====

La Commission présente, en définitive, les conclusions suivantes:

### VII. 1 - TRANSPORTS TERRESTRES DE TRANSCONTAINERS -

#### a) - Schéma d'organisation des transports et centres de groupage

Il n'a pas semblé, à la Commission, que les transporteurs routiers avaient encore pris clairement conscience des problèmes nouveaux posés par l'apparition en France des transcontainers, et ceci malgré les efforts de la F. N. T. R. et du C. N. R.

Il apparaît toutefois que ces transporteurs s'orientent vers les transports de porte à porte, ce qui semble la vocation naturelle du transport routier, sans passer par l'intermédiaire de centres de containerisation et ne revendiquent pas leur implantation sur les grands axes de trafic, où le chemin de fer paraît appelé à jouer un rôle important.

Mais si le chemin de fer apparaît comme particulièrement apte au trafic des grands containers, la route n'aura pas moins un rôle important à jouer, essentiellement pour les acheminements terminaux du chemin de fer et pour les transports à courte distance (inférieure par exemple à 200 km), où la flexibilité et la rapidité de livraison pour ce mode de transport sont supérieures à celles de son concurrent.

Le chemin de fer qui a absorbé jusqu'à présent la majeure partie du trafic du Havre, procède à un important effort d'équipement et poursuit une politique commerciale active pour maintenir sa position sur les axes importants reliant les ports maritimes à des centres d'éclatement ou de containerisation situés à proximité de grandes zones de population et d'activité.

Les centres d'éclatement, seront, comme leur nom l'indique, des points d'éclatement des trains ou rames de containers, avec passage des containers de wagon à camion (ou vice-versa) en vue d'une desserte terminale par route.

Les centres de containerisation encore appelés centres de groupage et de dégroupage auront au contraire comme fonction de rassembler en un même lieu les diverses marchandises en vue de les mettre en containers et de constituer ainsi le trafic de groupage international, ou de procéder au dépotage des transcontainers chargés de marchandises adressées à des destinataires multiples.

Ces derniers centres pourront d'ailleurs, dans certains cas, être confondus avec les premiers.

La S. N. C. F. ne prévoit qu'un nombre limité de tels centres pour son trafic à destination ou en provenance d'outre-mer :

- LE HAVRE ET MARSEILLE
- PARIS
- LYON
- LILLE
- STRASBOURG
- BORDEAUX.

Le nombre très limité de ces centres ne doit pas poser de problème d'implantation à l'Administration des DOUANES.

La S. N. C. F. pourra sans doute garantir les délais d'acheminement entre les ports et les centres et entre les centres eux-mêmes.

Il faut bien voir que la S. N. C. F. implantera ses centres d'éclatement ou de containerisation essentiellement en fonction des besoins propres du trafic intérieur français ou intra-européen qui représentera la grande majorité du trafic, à moyen et à long terme : c'est dans de tels centres, implantés en fonction de ces critères, qu'elle traitera également le trafic trans-océanique.

On peut concevoir d'autre part des centres de containerisation accessibles aux trois modes de transports terrestres : route, chemin de fer et voie d'eau, ce dernier mode présentant certaines possibilités pour le transport des containers sur les voies à grand gabarit et trafic important. GENNEVILLIERS est un premier exemple d'un tel centre.

b) - Organisation des transports terminaux

C'est l'important problème du retour à vide des containers dont il est question ici.

La Commission, en accord avec l'Administration des DOUANES, ne voit que des avantages à ce que soient autorisés, sous réserve de réciprocité à l'étranger, les transports de rapprochement effectués à l'intérieur du territoire au moyen de transcontainers étrangers : devrait ainsi être autorisé le transport intérieur par le container étranger du point où il a été dépoté, au point où il va être rechargé de fret pour l'exportation, ou vers un point qui le rapproche du port d'embarquement. Il est bien entendu que si ce transport se fait par route, les camions ou tracteurs acheminant ces containers, devront être munis des droits de transports réglementaires correspondant aux parcours effectués.

Les autorisations pourraient n'être accordées qu'aux containers soumis à la procédure uniforme d'importation temporaire, qui permet à la Douane d'en contrôler les mouvements.

c) - Régime tarifaire

En ce qui concerne le chemin de fer, les propositions tarifaires, homologuées le 6 Janvier par le Ministère des Transports, ont donné satisfaction à la Commission : la taxe ne dépend plus de la nature de la marchandise, mais seulement dans certains cas de son poids; les prix sont loin d'être défavorables aux ports français.

La Commission rappelle toutefois l'intérêt qu'elle attacherait à voir la S. N. C. F. étudier des conditions spéciales applicables aux rames et aux trains complets de containers.

En ce qui concerne la route, la Commission ne peut que rappeler au Comité National Routier, qu'il a des propositions tarifaires à présenter à son Administration de tutelle.

Il serait bon, d'autre part, que le règlement tarifaire que les six Etats membres de la Communauté Economique Européenne doivent adopter avant le 1er Juillet 1968 pour les transports internationaux de marchandises, fasse une mention spéciale aux transports par containers.

Le problème, pour la voie d'eau, paraît moins urgent.



d) - Régime de contingentement

Pour la route, d'après les déclarations de la F.N.T.R., il n'existe pour l'instant pas de problèmes : il n'est pas nécessaire de distribuer de nouvelles licences de zone longue pour faire face aux transports des containers. Ce n'est qu'ultérieurement que le problème pourra être réexaminé si le trafic connaît un développement important.

Pour la voie d'eau, si les études de marchés, qu'il paraît nécessaire d'entreprendre, montrent qu'un trafic important est susceptible d'emprunter ce mode de transport, une demande d'ouverture d'un contingent supplémentaire de 3 000 tonnes de barges pourrait être prise en considération. Dans l'immédiat, le chargement de containers en pontée sur des barges employées pour d'autres trafics devrait répondre aux besoins.

e) - Adaptation des structures des entreprises de transport

L'utilisation des grands containers devrait entraîner d'importantes réformes de structure dans les activités du chemin de fer. Mais cette remarque vaut surtout pour le trafic intérieur ou intra-européen.

Mais le développement du trafic des trans-containers maritimes ne manquera pas d'avoir de puissants effets d'entraînement, qui se sont déjà manifestés par la création de la Société INTERCONTAINER, qui groupe déjà un nombre important de réseaux ferroviaires européens et qui leur permet de coordonner leurs actions techniques et commerciales.

La création par la F.N.T.R. de la Société EUROCONTAINER, qui groupe pour l'instant une quarantaine d'entreprises, répond, pour les transporteurs routiers, aux mêmes objectifs.

Le développement de cette Société qui cherche aussi des correspondants à l'étranger, permettra aux routiers de mieux s'organiser pour faire face à la nouvelle forme de trafic.

Il serait également souhaitable que les principaux armements fluviaux de la Basse-Seine puissent coordonner leurs efforts en matière de transports par grands containers.

## VII.2 - PROBLEMES PORTUAIRES -

a) Il est souhaitable que soit entreprise au niveau national une étude précise des flux de trafics, qui ont pour origine ou pour destination d'une part les départements français, d'autre part les pays étrangers desservis (ou en passe de l'être) par des navires porte-containers. Cette étude devra se poursuivre pendant un certain temps pour apprécier l'importance du tonnage qui emprunte les ports étrangers et son évolution dans le temps.

b) Un minimum de concertation doit s'établir entre les responsables des équipements portuaires et les armements pour essayer de mieux définir l'évolution des transports maritimes de marchandises diverses sur les lignes qui ne sont pas encore équipées en navires porte-containers.

c) Indépendamment des investissements portuaires, une grande attention doit être portée aux transports intérieurs afin de renforcer la capacité concurrentielle du Havre et de Marseille. La desserte routière de la Basse-Seine devrait en particulier être améliorée dans les meilleurs délais.

d) Les grands ports ne peuvent se désintéresser de l'organisation de l'arrière pays pour assurer les rotations rapides des containers. Le port du Havre a marqué déjà son intérêt pour le centre de Gennevilliers. Il serait souhaitable que le port de Marseille participe à des initiatives du même genre dans la Vallée du Rhône. Dans le cas de Marseille, d'ailleurs, une vigoureuse politique commerciale est également nécessaire sur le pourtour de la Méditerranée Occidentale, en Espagne et en Afrique du Nord surtout.

e) L'attrait des ports français dépendra également du coût de la manutention. A cet égard, la poursuite des errements valables il y a vingt ans relèverait du malthusianisme. La technique du transport par containers permet des économies de main-d'oeuvre qui doivent être dégagées. La profonde modification des courants de trafic qui doit résulter de la containerisation ne laissera subsister aucune rente de situation en faveur des ports français. La seule alternative à une adaptation rapide des méthodes de travail est donc la perte définitive du trafic.

VII.3 - QUESTIONS DIVERSES -

La Commission ne peut que recommander fortement l'emploi des normes uniformes concernant la dimension et principalement la section des grands containers, de façon à faciliter la réalisation et la généralisation de moyens techniques homogènes tout au long de la chaîne de transport dans les différents pays et la création de pools de containers.

Des normes ont été définies à ce sujet par l'International Standard Organisation (I.S.O.), puis adoptées par de nombreux pays, en particulier par les membres de la C.E.E., et enfin par l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.).

Ces normes devront être respectées à l'avenir, les transporteurs devront faire preuve à cet égard d'une plus grande discipline, qui ne pourra finalement que servir leurs intérêts propres.