

RAPPORT DE SYNTHÈSE DES TRAVAUX DE LA
COMMISSION SUR LES PERSPECTIVES
DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ

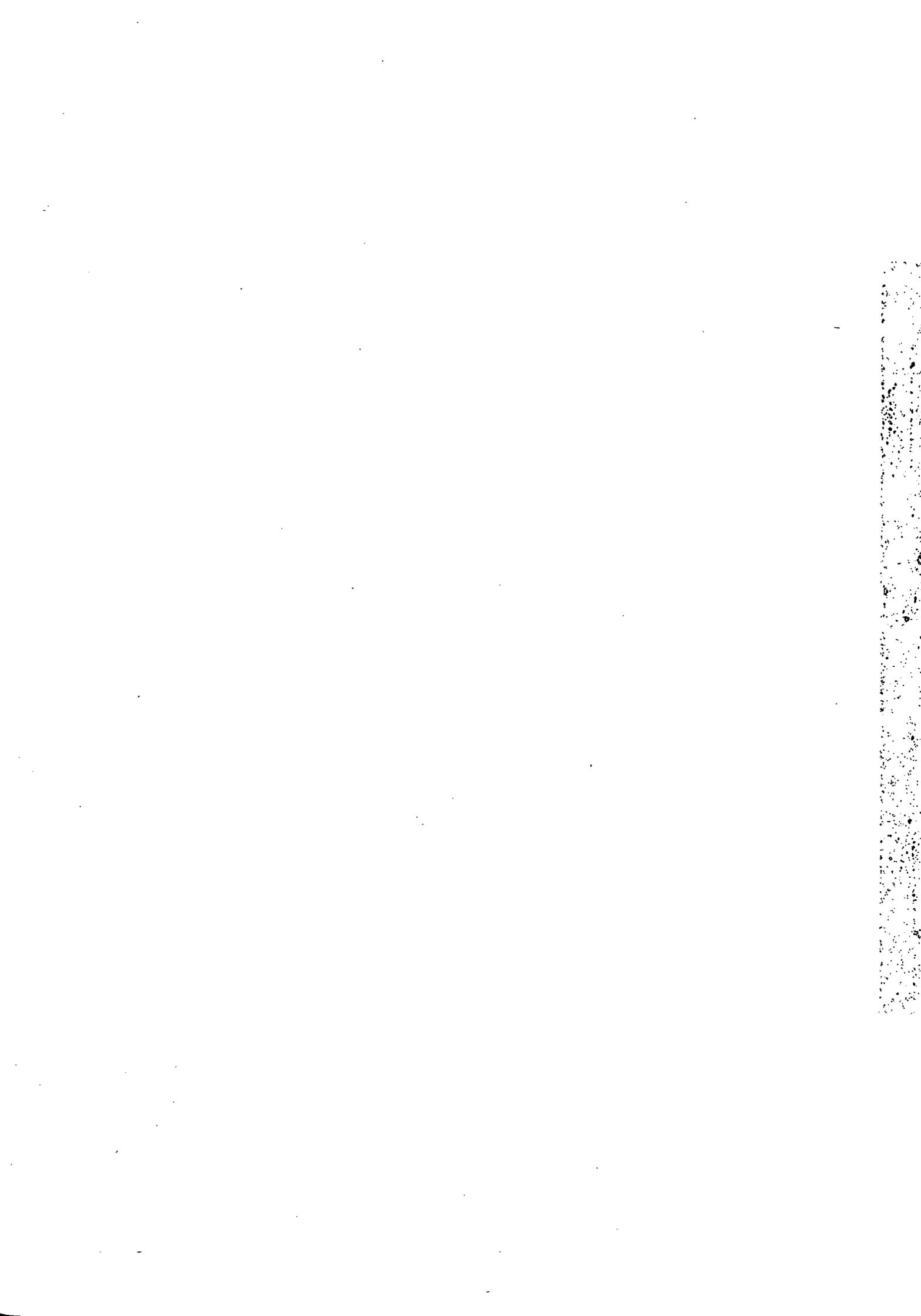
-----<-----

(PRESIDENT : M. M. FRYBOURG - RAPPORTEUR : M.P. SALINI)

- I - La situation actuelle -
- II - Recommandations de la commission -

ANNEXES :

- A - Bilan détaillé -
- B - Prises de position et propositions -



I - LA SITUATION ACTUELLE -

La Commission a eu à se pencher en premier lieu sur la situation présente des transports combinés et son potentiel de croissance.

Ses constatations sont détaillées en annexe (A). Nous nous contenterons d'en souligner les Idées Force.

I - 1 - Le transport combiné :

. La définition du transport combiné retenue par la Commission est la suivante : Il s'agit du transport d'unités de charges carrossées ("boîtes") ou d'unité de transport utilisant au moins deux modes de transport terrestres différents dont au moins le rail ou la voie d'eau.

. Ce transport représente aujourd'hui environ 10 millions de tonnes. Il est relativement concentré. Une fraction importante de ce trafic est liée au commerce international ce qui explique l'essentiel de sa croissance.

Le trafic empruntant la voie d'eau est mineur.

Ces transports ont pour particularité d'être essentiellement réalisés pour le compte de groupements, de transporteurs de ligne et d'opérateurs maritimes. Les P.M.E. ont rarement recours au transport combiné.

. Le recours au transport combiné semble néanmoins souhaitable :-Il est économique dès lors qu'il permet de former des trains spécialisés au delà de 400 à 500 km.

-Il permet des économies logistiques et des gains de productivité, et s'insère bien dans une logique plus globale de plateforme de fret.

-Il contribue à l'amélioration des qualités de service.

-Il concourt à l'amélioration des conditions de travail, aux économies d'énergie et à la sécurité des transports.

I - 2 - Les freins au développement :

On observe que le système de transports combinés souffre d'un ensemble de disparités techniques, réglementaires, organisationnelles et commerciales pesant sur son développement.

Par ailleurs, le coût important des chantiers et de leur entretien limite -dans les conditions actuelles de leur financement- l'adaptation aux besoins actuels et futurs.

L'organisation actuelle des transports combinés en France n'est pas, en effet, de nature à en assurer l'essor rapide.

Le cumul de l'ensemble des disparités évoquées plus haut est dissuasif.

Sur le plan tarifaire par exemple, le dispositif actuel réduit considérablement la capacité de la C.N.C. et ne

permet pas en pratique aux chargeurs de recourir aux services de NOVATRANS. Il interdit, en outre, un réel partage des surplus entre transporteurs et chargeurs (problème de la T.R.O.).

Sur le plan financier, la disparité des situations de la C.N.C. et de NOVATRANS -cette dernière bénéficiant seule de concours publics- n'est pas propice à un développement sensible et coordonné.

Sur le plan réglementaire et technique enfin la distinction entre normes routières et normes ferroviaires fonde des disparités pénalisantes et interdit au transport combiné d'avoir une véritable identité. Face à un potentiel de trafic qui permet d'espérer doubler ou tripler les tonnages traités en transport combiné, il apparaît donc que les moyens mis en oeuvre sont inadaptés.

Qu'il s'agisse des chantiers, du matériel de transport et de manutention la situation actuelle laisse apparaître de grandes marges de progression dans le sens d'une meilleure adaptation aux besoins et d'une croissance de la productivité.

Les problèmes du gabarit ferroviaire, du financement des chantiers, et des conditions de tarification et de vente sont sans aucun doute les problèmes majeurs. Mais il apparaît cependant que l'ensemble de ces freins découle de l'absence d'approche globale et coordonnée des problèmes fondée sur l'identité du transport combiné.

II - Recommandations de la Commission -

Stratégie et recommandations :

Les recommandations étudiées par la Commission se décomposent en trois catégories : en premier lieu, les problèmes d'organisation et de commercialisation, en second lieu, l'offre technique et en troisième lieu les aspects réglementaires.

II 1 - Organisation et commercialisation :

1°) La fonction essentielle de points nodaux qui est celle des chantiers de transport combiné justifie que le financement de leur infrastructure soit en grande partie public (charges d'infrastructures et extension).

Il convient en outre de souligner que ces points de rupture de charge peuvent être valorisés dans le cadre de structures logistiques de plateforme.

Il faut rappeler que les besoins, de l'ordre de 200 MF/an, sont très importants par rapport aux dotations actuelles mais mineures en regard des investissements modaux.

Cependant, une stratégie à moyen terme ne peut exclure la nécessaire et coûteuse adaptation du gabarit ferroviaire (cf. II-2).

2°) Chacun reconnaît l'intérêt d'associer les centres de décision locaux à l'implantation et au financement des chantiers de transport combiné, notamment dans le cadre de projets plus vastes de plate formes logistiques : projets que le G.N.T.C. qualifie de "fumeux".

3°) La pluralité des façons d'accéder au transport combiné -si elle n'est pas entretenue par des clivages techniques ou commerciaux artificiels- est favorable à son développement. Il est donc parfaitement justifié de maintenir des réseaux diversifiés de commercialisation.

4°) Le principe de la couverture des coûts réels de transport doit s'appliquer tant à la S.N.C.F. qu'aux autres opérateurs -les discriminations a priori entre opérateurs devront donc disparaître, et l'édifice tarifaire permettre un partage des gains de productivité. La S.N.C.F. accepte -sous réserve d'être déchargée du financement des infrastructures entretenues des chantiers- de pratiquer un tarif identique aux deux opérateurs. La C.N.C. souhaite également être déchargée de ces dépenses.

5°) La recherche d'une meilleure efficacité d'ensemble du dispositif (réseau de chantiers, exploitation...) n'a pas fait l'objet de la part des membres de la commission d'une prise de position unanime.

La S.N.C.F. estime acceptable que l'exploitation des chantiers revienne à un opérateur technique national, ce qui n'exclut pas la sous-traitance aux organismes dépendant de centres de décision locaux, aux ports autonomes ou aux opérateurs actuels (C.N.C., NOVATRANS).

NOVATRANS et C.N.C., tout en envisageant des possibilités d'exploitation en commun insistent pour maintenir l'identité des deux opérateurs (et l'unité commerce / exploitation de chacun). La solidarité gestion commerciale / manutention est soulignée par la C.N.C., ce qui n'exclut pas la sous-traitance réciproque entre opérateurs. Dans ce cadre, l'idée d'une société commune de financement, ou d'un fonds de développement (positions de C.N.C., NOVATRANS et du G.N.T.C.) consiste à permettre d'organiser financièrement le développement du transport combiné.

L'Union des Offices des Transports et des PTT propose de faire jouer aux CCI le rôle de Maître d'Oeuvre des chantiers, mais redoute la création d'un organisme national des transports combinés dont la mission irait au-delà du seul financement des chantiers.

Les organisations syndicales de salariés auditionnées par la commission ont toutes souligné la nécessité d'aller dans le sens d'une véritable coordination voire d'un regroupement des chantiers et de l'exploitation des deux opérateurs. Elles ont en outre souhaité -avec la S.N.C.F.- que cette dernière participe activement au développement du transport combiné.

Il n'y a donc qu'un accord minimal sur l'intérêt d'un organisme national de financement sous contrôle public recevant des dotations publiques et des financements traditionnels (bancaires) dont le rôle est estimé essentiel pour faire face à un développement rapide.

6°) Les orientations relatives aux politiques de vente sont largement conditionnées par l'option organisationnelle retenue.

La S.N.C.F. souhaite conserver et mieux insérer l'offre du conteneur ou de la caisse mobile dans la palette de ses produits, mais la C.N.C. souhaite conserver dans tous les cas son identité de filiale pour des raisons commerciales.

L'UNOSTRA ne souhaite pas que la S.N.C.F. joue le rôle d'organisateur de transports combinés et souhaite que l'accessibilité des transports combinés des P.M.E. soit facilitée. On soulignera à ce propos que l'essor encore trop modeste des formes de coopération est encouragé par la LOTI et fera l'objet d'une loi d'ensemble sur l'économie sociale à l'initiative du Gouvernement.

Par ailleurs, les transporteurs routiers et NOVATRANS souhaitent maintenir un réseau spécifiquement "routier" de commercialisation.

Certains, comme NOVATRANS, recommandent une organisation de la séparation des marchés.

Il reste que le statut tarifaire du transport combiné sous maîtrise routière soit posé (TRO ou non), et qu'il semble acquis que des conditions d'application spécifiques de la TRO soient à tout le moins souhaitables.

Une autre solution consiste à doter le transport combiné d'un statut spécifique conforme à "l'identité" recherchée (cf. II) et donc à l'exonérer de toute contrainte tarifaire modale dans le respect de l'article 6 de la LOTI : C'est dans ce cadre que pourrait être résolu le problème de l'accessibilité des chargeurs aux services de NOVATRANS, aucun obstacle ne demeurant alors pour le faire bénéficier d'un tarif identique à celui des clients transporteurs.

7°) La nature de l'intervention organisatrice de l'Etat, et la nécessaire planification des investissements à entreprendre et du schéma de transport à mettre en oeuvre ont été peu évoqués. Contrepartie évidente et condition d'un développement harmonieux, cette intervention publique, souhaitée par la SNCF, mais redoutée par l'Union des Offices des Transports et de PTT semble pourtant essentielle.

8°) Sur cet ensemble de problèmes les propositions relatives au transport fluvial (O.N.N.) les solutions semblent plus simples.

En ce qui concerne l'équipement des ports fluviaux, il est nécessaire de disposer au moins d'un port équipé sur chacun des axes à grand gabarit. Si la région Parisienne dispose du port de GENNEVILLIERS et l'Alsace, le Port de STRASBOURG, il faudrait que les agglomérations lyonnaises et lilloises disposent d'équipements équivalents. Un effort doit pouvoir être demandé aux Chambres de Commerce gestionnaires des ports pour leur assurer l'équipement nécessaire. Cet effort ne pourra cependant être fait que s'il est accompagné d'une participation de l'Etat à un niveau à déterminer.

A titre indicatif, l'équipement du Port de LYON peut coûter suivant les options de 10 à 50 millions de francs.

En ce qui concerne les ports maritimes, la solution la plus sûre consisterait à disposer, dans chaque port, d'une installation fluviale détachée des installations maritimes et disposant d'équipements adaptés aux bateaux fluviaux. Un tel dispositif est en cours d'étude à ROTTERDAM. En France, ce ne peut être qu'une solution à long terme. Par contre, il est possible de concevoir qu'un traitement particulier soit réservé aux bateaux fluviaux tant en ce qui concerne l'utilisation de portiques (le port du HAVRE avait envisagé à ce sujet un projet de réductions tarifaires, mais ce projet n'a pas eu de suite) qu'en ce qui concerne les équipes de manutentionnaires. Des accords doivent être trouvés à ce sujet avec les syndicats de dockers, portant sur :

- . l'utilisation d'équipes à effectif réduit,
- . le classement du travail en "travaux annexes" permettant d'utiliser des équipes affectées à d'autres tâches.

Des accords en ce sens ont pu être trouvés à MARSEILLE et pourraient l'être dans d'autres ports.

Or, il faut bien reconnaître que l'organisation actuelle du transport fluvial permet difficilement de trouver quelqu'un pour consentir un pareil effort : la réduction des transports de masse a fortement touché le potentiel des compagnies, d'autre part, les artisans n'ont pas d'organisation capable de définir et de financer une telle politique à long terme. Une intervention de l'Etat, par l'intermédiaire de l'Office National de la Navigation paraît nécessaire pour dégager les moyens nécessaires à une telle opération.

II - 2) - Propositions techniques et souhaits visant à favoriser le développement du transport combiné:

Les propositions techniques faites, ci-dessous, s'inscrivent dans un contexte d'évolution probable des normes maritimes (ISO) et routières. Une telle évolution peut (problème de la largeur) remettre en cause toute stratégie de développement dès lors qu'elle n'est pas anticipée par un aménagement du gabarit ferroviaire, qui rappelons le est plus faible en France que dans certains pays comme la R.F.A. et l'Autriche.

Les propositions qui suivent sont, pour leurs plus grandes parts, basées sur le constat final que l'offre en volume (largeur et hauteur) du transport combiné est actuellement, à une exception près, insuffisante par rapport à la route. Cette situation rend a fortiori le transport combiné neuralgiquement très fragile devant toute évolution de l'offre de volume de la route, qui ne devrait que continuer à s'amplifier compte tenu des besoins en volume de plus en plus importants de la distribution physique des marchandises.

Au plan général de l'économie et des transports en particulier, la fragilité du transport combiné qui ne représente qu'une petite fraction du transport, n'est peut être pas considérée comme un élément crucial. Par contre, le jour où le transport combiné aura pris une place à part entière auprès des autres modes de transport, cette fragilité n'en deviendra que plus grave.

Enfin, il faut souligner que les solutions, pour remédier à terme à cet état de fait, s'inscrivent souvent dans des actions à moyen et à long termes qu'il y a lieu de considérer dès à présent.

Trois actions qui s'échelonnent du court, au moyen et au long termes, sont de nature à améliorer cette situation, à savoir respectivement, conception de semi-remorques spécifiquement conçues pour le rail/route (gain envisagé : 200 mm min), la conception de wagons non conçus d'origine pour l'attelage automatique (gain envisagé : 100 mm min - solution qui prendrait fin le jour où l'attelage automatique serait mis en exploitation) et l'agrandissement du gabarit (gain gabarit B/gabarit A : 230 mm pour une largeur de 2 500 mm et 170 mm pour une largeur de 2 600 mm).

Il est donc parfaitement possible d'envisager une complémentarité de ces trois actions, qui, dans le temps, viendraient se compléter l'une par rapport à l'autre ou bien prendre le relai d'une action précédente.

Ceci est illustré sur le schéma (page 9).

Les principales actions techniques de nature à aider au développement du transport combiné sont les suivantes :

- 1 - Augmentation du gabarit ferroviaire, notamment sur les grands axes (moyen et long termes). Ceci ne doit pas être considéré comme un vœu pieux et il serait intéressant de trouver le moyen de favoriser cette action qui nécessitera des moyens financiers importants (évaluation en cours) et un programme spécifique.
- 2 - Envisager la mise à l'étude de wagons non conçus pour l'attelage automatique (moyen terme), afin de descendre le plan de chargement et constituer ainsi une solution à moyen terme au problème du gabarit.
- 3 - Poursuivre l'optimisation des wagons dans le respect de la sécurité ferroviaire, en prenant en compte les besoins suivants :
 - . vitesse - objectif à terme : 140 km/h ; cet objectif ambitieux permettrait une souplesse accrue du trafic rail-route et par conséquent, un service plus adapté aux préoccupations de la route.

- . Charge à l'essieu -objectif à terme : pouvoir transporter un engin de 30 t de PTAC (engin routier ou conteneur ISO 20' et 40') sur un wagon 2 essieux et ceci à 120 km/h.
- . Niveau du plan de chargement le plus bas possible.
- . Adapter la longueur des wagons en corrélation avec les dimensions préférentielles de la route, et, lorsque cela est possible, anticiper les probables évolutions techniques ou réglementaires de la route.
- 4 - Etendre, aux semi-remorques rail/route préhensibles par pinces, la dérogation de 500 kg applicable aux semi-remorques Kangourou.
- 5 - Etudier la possibilité d'une dérogation plus importante au PTR pour les ensembles articulés (châssis semi-remorque + caisse mobile), afin de limiter la pénalisation des tares des engins rail-route.
- 6 - Favoriser l'innovation et la recherche pour la mise au point de véhicules routiers spécifiquement adaptés (volume, tare) au transport rail-route qui peuvent apporter, à court terme, des solutions positives aux possibilités offertes par le rail-route.
- 7 - Poursuivre et favoriser les expérimentations dans les centres de transbordement portant notamment sur les nouvelles techniques de réalisation des chemins de roulement et les engins de manutention adaptés aux petits chantiers.
- 8 - L'expérimentation d'un centre de transbordement associant les deux techniques de transport rail-route, techniquement réalisable, si elle s'avère positive, serait de nature à concevoir un plan de développement des chantiers de transbordement plus cohérent et économique sur le territoire.

Une opération expérimentale porterait sur les plateformes plurimodales de transport offrant une large gamme de services : expédition et réception à moyenne et grande distance par tous modes, stockage temporaire des marchandises, distribution terminale. La conception d'une telle plateforme doit se fonder sur une analyse des services, logistiques et autres, qu'il serait intéressant d'associer aux prestations principales attendues d'un tel équipement.

1982 COURT TERME MOYEN TERME LONG TERME

Hauteur Rail/Route	Hauteur offerte par le Rail par rapport à la Route (1)					Hauteur Rail/Route	Types d'engins Rail/Route
	Parc actuel de wagons		Innovation Semi/Remorque	Conception de wagon sans attelage automatique/wagon avec a.a.	Evolution du Gabarit		
	C. N. C.	NOVATRANS	Rail/Route (gain 200 mm mini)	(gain 100 mm mini)	Gabarit B		
2 500 mm	- 70	=		100	330	CAISSE MOBILE	
		- 300	- 100	=	230 (2)	S/R Fourgon	
		- 100	+ 100	200	430 (2)	S/R Savoyarde	
2 600 mm	- 180	- 110		- 10	160	CAISSE MOBILE	
		- 410	- 210	- 110	80 (2)	S/R Fourgon	
		- 210	- 10	90	280 (2)	S/R Savoyarde	

- (1) . Hauteur donnée par rapport au gabarit A, sauf pour la colonne relative au gabarit B.
- . Le niveau de référence de la hauteur du plan de chargement des wagons correspond aux wagons de NOVATRANS déjà construits à l'optimal des possibilités techniques actuelles.
 - . Les hauteurs de référence sont : hauteur de rive/CAISSE MOBILE - Hauteur intérieure/SEMI-REMORQUE.

(2) Permettrait de prendre des Semi/Remorques non conçues spécialement pour le rail/route, sauf pour ce qui concerne le type fourgon.

II - 3 - Problèmes juridiques :

1°) Reconnaître une certaine spécificité au transport combiné

2°) Reconnaître au plan des responsabilités pour avaries-pertes et retards, le caractère de transport international aux opérations de transport terrestres complémentaires d'un parcours maritime, et leur appliquer en tout état de cause les dispositions de la convention CMR.

3°) Rendre éventuellement applicables en droit interne les dispositions de la convention CMR (ce qui absorberait la solution recommandée au point 2 ci-dessus), ces dispositions devenant applicables à tous les transports routiers terrestres.

4°) Développer les contacts avec les Compagnies d'assurance pour que des conditions plus favorables et des formules d'assurance "pour compte" adaptées à la valeur des marchandises et à la réduction des risques d'avaries, soient consenties au transport combiné.

5°) Développer les Protocoles-Litiges destinés à assurer la solidarité des divers intervenants (la charge des indemnités à régler ou bien la charge des primes d'assurance étant réparti entre les différents maillons de la chaîne du transport).



CONCLUSION :

En premier lieu il paraît indéniable qu'au delà même du principe d'équité qui impose que l'on traite les infrastructures du transport combiné comme celles des différents modes de transport, il est nécessaire, en se fondant sur l'identité du transport combiné, de faire bénéficier ce dernier de canaux de financement adaptés.

En second lieu, l'harmonisation tarifaire préconisée par la commission et admise par la S.N.C.F. (annexe 2) est bien de nature à favoriser une utilisation rationnelle de la traction ferroviaire. Mais il faudra prolonger celle-ci par une politique de vente adaptée dont l'efficacité sera fonction de sa capacité à rendre accessible le transport combiné aux PME (chargeurs et transporteurs), et à permettre un réel partage des surplus économiques. L'évolution des dispositifs tarifaires (TRO...) et la question de la coexistence de fonds de commerce d'essence modale sont deux faces d'un même problème.

Ce problème n'a pas été complètement résolu par la commission, bien que l'audition des organisations syndicales en souligne l'importance.

Chacun reconnaît l'intérêt d'approches diversifiées de la clientèle. En conséquence, le problème (stratégique) de la coordination technique des exploitations a été abordé de manière pragmatique.

En troisième lieu, les recommandations fondamentales en matière d'offre technique, en soulignant la prépondérance de l'offre de volume de transport, mettent en relief la nécessité d'une approche globale et volontariste des problèmes. Les enjeux sont très largement situés en amont du clivage artificiel entre fonds de commerce.

En outre, les modifications possibles au plan maritime et routier des normes de largeur des boîtes et véhicules, dans un certain nombre de pays dominant le commerce international, imposent qu'on considère ces problèmes techniques comme stratégiques pour le Pavillon français routier, maritime et ferroviaire.

Enfin, il est utile qu'en parallèle à la mise en oeuvre d'une politique active se poursuivent les recherches socio-économiques et technologiques indispensables, notamment en matière de plateformes offrant des services logistiques complets.

MEMBRES DE LA COMMISSION DU TRANSPORT COMBINE

MM. AMOUYEL	(Commissariat Général du Plan)
BERTHOD	(Groupe DANZAS FRANCE)
BOSC	(Ministère des Transports D.T.T.)
BRIAUD	(C. N. C.)
Melle de CLERMONT-TONNERRE	(Ministère de la Mer)
COLIN	(CRET - IUT)
DEBEUSSCHER(1)	(Ministère des Transports - D.T.T.)
DURAND	(S.N.C.F. - Direction Commerciale Marchandises)
FRYBOURG A.	(Ministère des Transports - D.T.T.)
FRYBOURG M.	(Président)
GOJON	(NOVATRANS)
GOUEMAND	(Ministère des Transports - D.T.T.)
LADAS	(Ministère des Transports - S.A.E.P.)
LEVY	(Ministère des Transports - D.T.T.)
MATHIEU	(NOVATRANS)
MORCHEOINE	(A.F.M.E.)
OUSTLANT	(Ministère des Transports - D.T.T.)
PAVESI	(F.N.T.R.)
PIERRON	(O.N.N.)
REYNAUD	(Ministère des Transports - S.A.E.P.)
ROBIN	(A.F.N.O.R.)
ROHOU	(Ministère des Transports - D.T.T.)
ROUCH	(G.N.T.C.)
SALINI	(Rapporteur)
Melle SARDA	(Ministère des Transports - S.A.E.P.)
SCHWARTZ	(Commissariat Général du Plan)
SENIZERGUES	(C.N.C.)
SICHLER	(U.O.T.)
SILLORAY	(UNOSTRA)
VINCENT	(UNOSTRA)

(1) : M. DEBEUSSCHER a succédé à M. JACQUIN.

LISTE DES PERSONNALITES AYANT PARTICIPE AUX
TRAVAUX DES GROUPES DE TRAVAIL



1) Groupe de travail plénier

- MM. ALLAIRE (NOVATRANS)
- BENOIT (D.T.T.)
- BLANCO (NOVATRANS)
- CORBELLINI (C.N.C.)
- Melle. DE CLERMONT-TONNERRE (Ministère de la Mer)

- DELIDAIS (S.N.C.F.)
- DURAND (S.N.C.F.)
- DURANDEU (C.N.R.)
- FERJOUX (C.N.R.)
- FOUACHE (G.N.T.C.)
- FRYBOURG (Président)
- GALLECO (C.N.C.)
- GARRET (Union des Industries Chimiques)
- GOJON (NOVATRANS)
- GIRAULT (S.A.E.P.)
- GUILLEMOT (C.G.M.)
- GUILLERMIT (NOVATRANS)
- Melle. KERGUELEN (C.N.C.)
- LADAS (S.A.E.P.)
- LAPLAZE (S.N.C.F.)
- LESSIEUR (NOVATRANS)
- LESTAVEL (NOVATRANS)
- LEVY (D.T.T.)

- MARC (S.N.C.F.)
- MATHIEU (NOVATRANS)
- MALIBERT (D.T.T.)
- MICHEL (C.N.C.)
- MORCHEOINE (A.F.M.E.)
- NOYON (INGETRANS)
- PENNAERT (S.N.C.F.)
- PEREZ (SAFTER)
- PERROT (C.G.M.)
- PERROT (INTECO)
- PEYNAUD (INTERCONTAINER)
- PINGEON (C.N.C.)
- PIVIN (S.N.C.F.)
- RENNESON (D.T.T.)
- RIOUX (NOVATRANS)
- ROBIN (A.F.N.O.R.)

- Melle. SARDA (S.A.E.P.)
- SCHWARTZ (C.G.P.)
- SENEJOUX (DANZAS)
- STAUFFERT (D.T.T.)
- TARTIER (C.N.C.)
- THOMAS (D.R.E. AUVERGNE)
- TIHY (C.N.C.)
- VINCENT (UNOSTRA)

2) Sous-groupe "Normes"

MM. BERGERET	Compagnie Nouvelle des Conteneurs
BRU	S.N.C.F. - Direction "Matériel"
BRUNIER	Groupement National du Transport Combiné
CLAVIER	Société KLEGEFRANCE
DEGEETIER	S.N.C.F. - Département "Construction"
DELORME	Institut de Formation aux Techniques d'Implan- tation et de Manutention
DURAND-VIEL	Chambre Syndicale des Constructeurs de Remor- ques et Semi-remorques
FOUACHE FOURNIER	Groupement National du Transport Combiné Société FRUEHAUF FRANCE
GUILLERMIT	Compagnie NOVATRANS
LABATE	Ateliers Ste Catherine
LALVEVE	TRAILOR S.A.
LEFOLLE	S.N.C.F. - Direction Commerciale du Transport Combiné
LEROY	Renault Véhicules Industriels
LOSCUL	Société GEFCO
MORCHEOINE	Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie
PETIT	Renault Véhicules Industriels
PONS	S.N.C.F. - Direction "Matériel"
ROCHE	Société GEFCO
ROUCH	Transports ROUCH
STAUFFERT	Ministère des Transports - Direction des Transports Terrestres
TIHY	Compagnie Nouvelle des Conteneurs
VIGNERON	Société JOSEPH PARIS

3) Sous-groupe "trafic"

MM. BARBIER SAINT HILAIRE	(IRT)
BLANCO	(NOVATRANS)
CORBELLINI	(C.N.C.)
DEVATINE	(C.N.C.)
LADAS	(S.A.E.P.)
LAPLAZE	(S.N.C.F.)
LESIEUR	(NOVATRANS)
MACCHI	(IRT)
MARCHE	(IRT)
RIGAUD	(S.N.C.F.)
RIZET	(IRT)
SENEJOUX	(G.N.T.C.)
THAURONT	(IRT)

Par ailleurs, M. SALINI, a rencontré personnellement outre les membres du groupe de travail sur les thèmes d'étude de la commission :

M. FLINOIS, Directeur Commercial marchandises à la S.N.C.F., l'ensemble du Comité Directeur du G.N.T.C. et ses anciens présidents,

MM. FRITSCH et HERBRECHT,

MM. PILLET et LOUARN (SEGI/SEFERGIE) M. MONTPERE (S.C.E.T.A.)

M. Mmes. les Membres des Comités d'entreprise de la C.N.C. et de NOVATRANS.

Parallèlement à ces contacts, M. LADAS (S.A.E.P.) a rencontré une quinzaine de professionnels parmi lesquels :

MM. ALLSPACH (T.E.D.)	MM. LEFEBVRE (M.G. transport)
BERNHEIM (Armement et Transports)	SIMON (MORY)
BORCA (BORCA)	MAROT (LAMBERT et VALETTE)
CHARABOT (Sté Parisienne de groupage et transit)	PERROT (C.G.M.)
FILLIOL (FILLIOL)	LE TUAL (Poly Service Cargo)
FOURCADE (PIGNAT)	PRATZ (JUMENTIER)
FRITSCH (T. ECLAIR)	REY (POMONA)
ISTE (ISTE)	

En Outre, diverses personnalités ont été entendues par la Commission et notamment M. GASSEND (Générale Biscuit) M. PEREZ (SATFER) M. PERROT (C.G.M.) M. BERTHOD (DANZAS) et M. ROUCH (ROUCH) et M. BOUCHIE (Flèche Cavallonnaise).

A N N E X E S



A - Bilan détaillé -

B - Prises de position et propositions -

A - Bilan détaillé -

I - Introduction -

II - Les transports combinés terrestres -

III - Efficacité économique et sociale -

IV - La situation actuelle : les freins -

V - Le potentiel de trafic -

I - Introduction -

La loi d'orientation des transports intérieurs, en prévoyant explicitement le développement des transports combinés et d'une manière plus générale la coopération entre modes et entreprises de transport, marque une date importante dans l'histoire des transports en France.

Il s'agit dès lors, en respectant les principes généraux devant présider à l'évaluation des infrastructures et des grands choix technologiques, de préparer l'action et d'organiser cette coopération intermodale devenue grâce au corps législatif l'une des orientations de la nation.

II - Les transports combinés terrestres -

* La Commission s'est concentrée exclusivement sur les transports combinés terrestres. Elle les a défini comme le transport d'unités de charges carrossées ou d'unité de transport utilisant au moins deux modes terrestres différents dont au moins le rail ou la voie d'eau. Il s'agit donc essentiellement du transport dit "rail-route" ou "voie d'eau - route" ayant recours aux caisses mobiles, conteneurs ou remorques routières équipées à cet effet.

* La situation actuelle du trafic -dont nous avons exclu le trafic "ferdom", considéré comme un transport exceptionnel de wagons sur route- fait ressortir une faible utilisation du transport combiné (cf. tableau I).

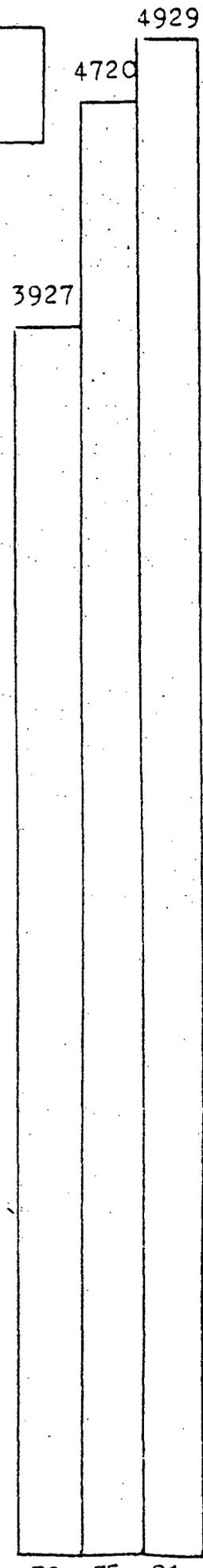
- Le trafic de conteneurs par voie fluviale est modeste :
 - 140 000 équivalent 20 pieds (EVP) sur le Rhin dont :
8 000 en provenance ou à destination de STRASBOURG.
 - une centaine d'EVP sur la Seine.
 - Près de 200 EVP sur le Rhône (Chiffres de 1981).
- Le trafic rail-route est certes plus important :
 - 10, 60 millions de tonnes se décomposant en
7, 25 millions de tonnes en trafic interne
(y compris de ou vers les ports)
et 3, 40 millions de tonnes en trafic international.

Le trafic de NOVATRANS (2 millions de tonnes en intérieur 0,9 en international) et dans une moindre mesure le trafic de la C.N.C. (5,25 MT) et d'Intercontainer (2,4 MT) est concentré (cf. carte).

La part du trafic lié au commerce extérieur est considérable puisqu'au trafic externe il faut ajouter le trafic portuaire (2,8 MT de conteneurs chargés pour la C.N.C.).

TRAFIC DES TRANSPORTS COMBINES
 Milliers de tonnes

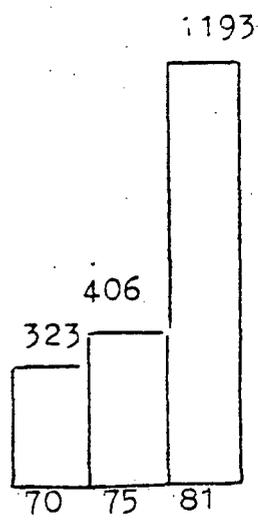
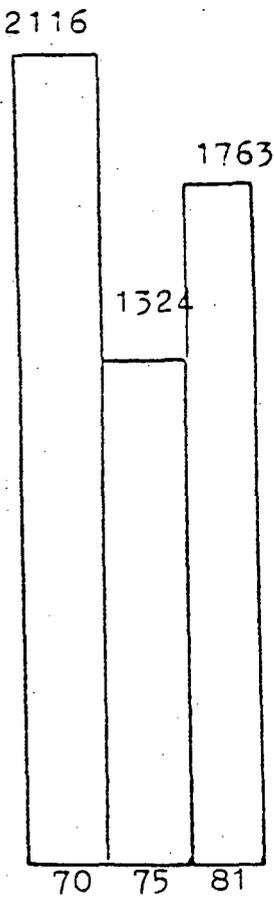
C.N.C



NOVATRANS

intérieur

international

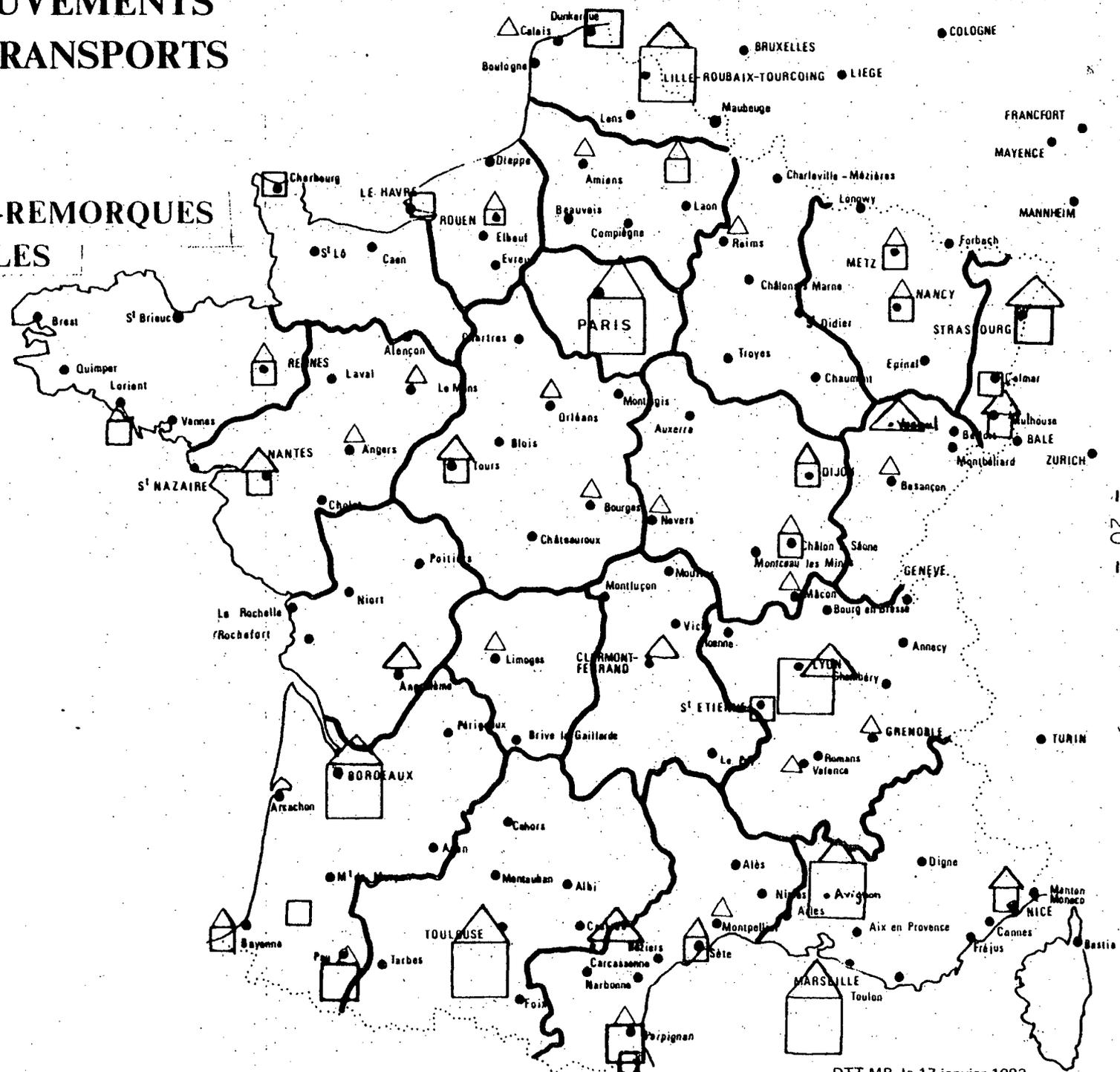


(source NOVATRANS)

(source SNCF)

STATISTIQUES DES MOUVEMENTS DANS LES CENTRES DE TRANSPORTS COMBINES

GRANDS CONTENEURS, SEMI-REMORQUES ET CAISSES MOBILES



Légende :

Grands conteneurs, semi-remorques et caisses mobiles

-  C.N.C.
-  NOVATRANS

Unité : nombre de mouvements

-  de 0 à 5.000
-  de 5.000 à 10.000
-  + de 10.000

STATISTIQUES DES MOUVEMENTS DANS LES CENTRES DE TRANSPORTS COMBINES TERRESTRES

MOYENS CONTENEURS

Légende :

Moyens conteneurs

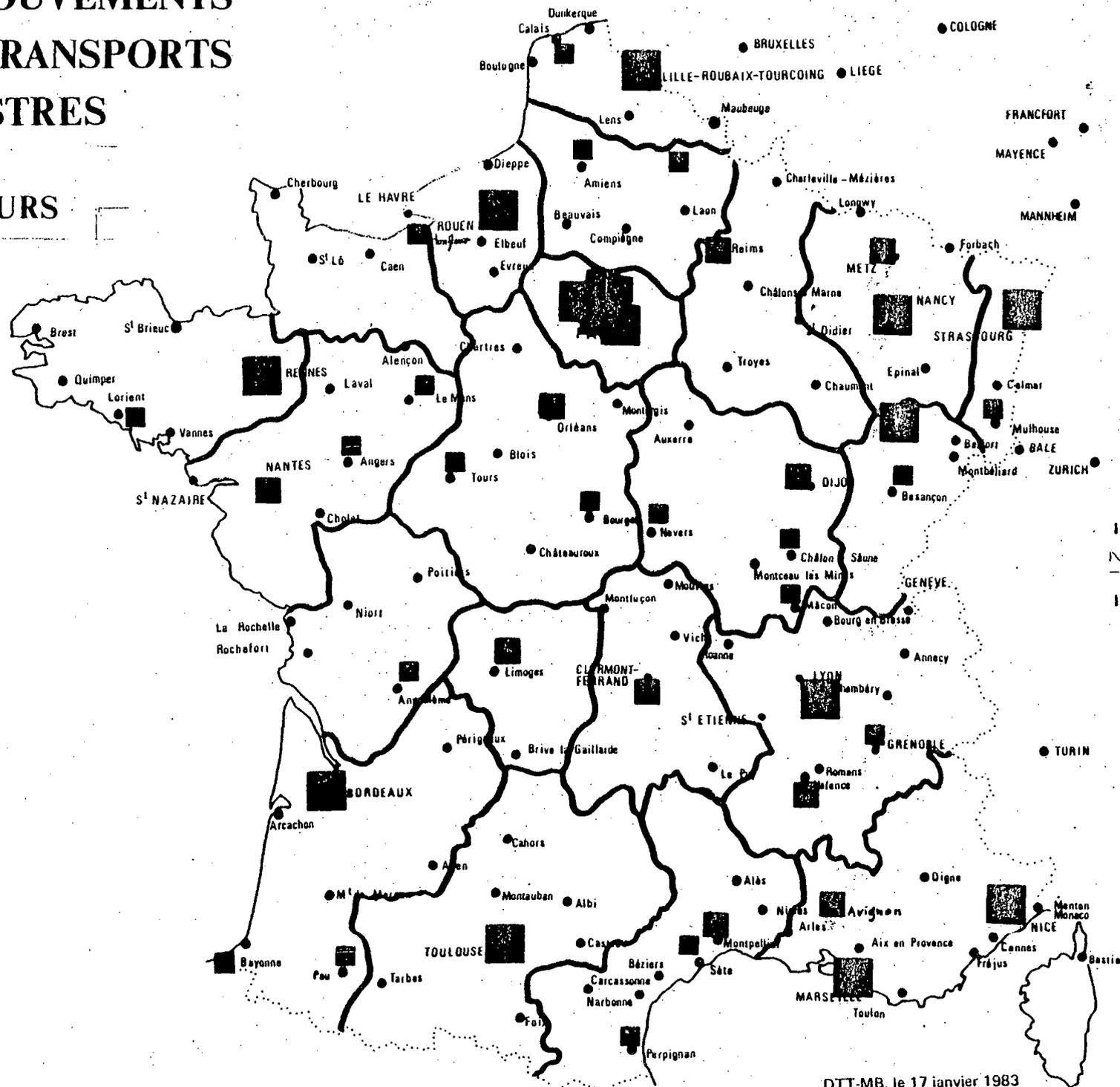
■ de 0 à 5.000

■ de 5.000 à 10.000

■ + de 10.000

C.N.C.

Unité : nombre de mouvements

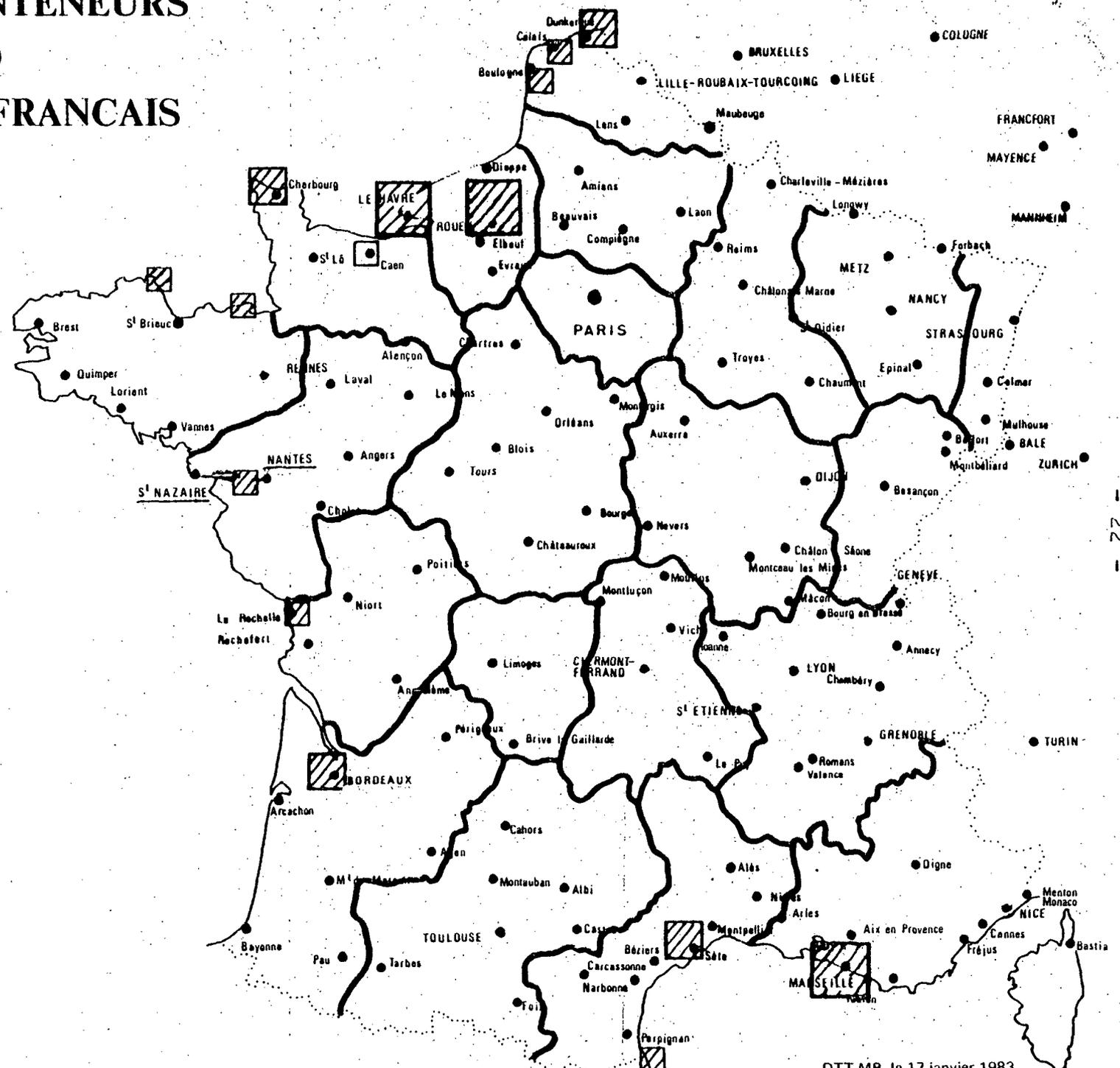


TONNAGE TOTAL DE CONTENEURS (TARE INCLUSE) TRAITE PAR LES PORTS FRANCAIS

Légende :

-  de 2.000 à 35.000
-  de 139.000 à 740.000
-  de 1 M à 6.000.000

Unité : tonne
(traitées en 1981)



Depuis une dizaine d'années, outre les progrès du trafic international et du trafic d'origine maritime, le trafic intérieur combiné a stagné ou progressé faiblement en raison de l'abandon de la technique "UFR" (1). En réalité le trafic intérieur combiné a connu et réussi entre 1970 et 1980 une profonde mutation quant à sa nature lui permettant de croître depuis 1975. Un certain nombre de freins ou d'obstacles ont cependant empêché une croissance absolue plus importante.

Avant d'examiner les raisons de cette faible croissance globale (trafics intérieur et international), il convient cependant d'examiner l'efficacité économique et sociale des transports combinés.

III - Efficacité économique et sociale -

1) - Problématique -

Tout le monde s'accorde à reconnaître, sans pouvoir les mesurer de manière précise, l'importance des coûts logistiques dans l'économie (2). Les coûts modaux du transport même indirects n'en constituent qu'une faible part. L'organisation des chaînes de transport -si importante soit-elle- ne constitue que l'un des ressorts de la compétitivité de la logistique d'un pays. Au delà des seuls transports en effet, la logistique intègre l'ensemble des opérations concernant le déplacement et le stockage des produits et matières. Passer de la logistique d'entreprise à la logistique nationale consiste à rechercher une optimisation à un niveau plus global. En tout cas, dès lors que la circulation marchande prend un tour complexe, la logistique devient un enjeu économique majeur et le bon usage des unités de charge devient essentiel.

Les tendances actuelles ou récentes du marché monétaire (hauts taux d'intérêts) en pénalisant l'investissement et en favorisant les solutions logistiques les plus "fluides" excluent une rationalisation, nécessairement capitaliste, de l'organisation des chaînes de transport.

Par ailleurs, l'analyse de la rentabilité financière à court terme des investissements relatifs aux transports, en négligeant trop souvent l'efficacité économique globale du système de transport et les économies en capital déjà investi, ne peut rendre véritablement compte de l'intérêt collectif.

2) - Les coûts de transport -

Notre démarche consiste à mettre en lumière le surplus économique théorique lié à une utilisation rationnelle du transport combiné.

En pratique, cela revient à se demander à partir de quelle distance d'acheminement le transport combiné est plus économique que le transport routier pur. Il faut donc partir d'hypothèses d'organisation et de productivité des deux modes d'acheminement.

(1) : La technique UFR faisant appel à des véhicules spéciaux imposait des tares importantes. ./...

(2) : Cf. annexe 14 : Ces coûts incluent toutes les charges directes ou indirectes de circulation et stockage.

Dans les meilleures conditions possibles d'acheminement la traction ferroviaire d'une caisse mobile ou d'une semi-remorque revient à 1,3 frs au kilomètre (Nous savons qu'elle peut coûter 1,9 frs et plus).

Avec le coût du wagon, le coût ferroviaire total est de l'ordre de 2 frs à 2,50 frs le kilomètre.

Nous savons, par ailleurs, que le coût moyen des manutentions et des parcours d'approche est de l'ordre de 1 300 frs par transport.

Le coût global théorique est donc de l'ordre de 1 300 frs par transport combiné, plus 2 à 2,50 frs le kilomètre.

Les coûts du transport routier pur ramenés à un transport à longue distance peuvent se décomposer :

- en premier lieu, un coût fixe qui rapporté au kilométrage moyen journalier représente de l'ordre de 3 frs le kilomètre.
- en second lieu, un coût marginal kilométrique proche de 2,5 frs.

Dans le cadre de ces hypothèses optimistes à la fois pour le rail et la route, on observe (cf. figure II) que le transport combiné n'est en fait avantageux qu'à partir du moment où les charges fixes routières (3 frs/km) excèdent les coûts de manutention et de camionnage (1 300 frs).

Le seuil de rentabilité arithmétique se situe donc au-delà de 400 km ($1\ 300/3 = 433$ km).

Si ces hypothèses se trouvaient vérifiées, le surplus économique découlant du transport combiné traité par NOVATRANS serait considérable.

En effet, l'économie peut être chiffrée de la manière suivante :

- . Economie pour un parcours moyen de 727 km = 294 km (au-delà de 433 km) x 3 frs = 882 frs
- . soit pour 15 tonnes de chargement moyen(1): 0,085 frs/T.km
- . ou pour l'ensemble du trafic :
2 198 millions de Tkm x 0,085 frs = 188, 4 millions de francs.

Il convient cependant de retirer de ce surplus les dépenses de la S.N.C.F. et de l'Etat, non couvertes par des recettes (environ 47 millions). Le surplus lié au trafic NOVATRANS serait dans ces conditions de :

$$188, 4 \text{ MF} - 47 \text{ MF} = 141, 4 \text{ MF} \text{ (2)}$$

arrondi à 140 millions.

(1) : on a pris le chargement moyen de 18,2 tonnes
moins 3 tonnes.
(2) : soit 76 % des recettes de la SNCF au titre du
Trafic NOVATRANS.

Le même raisonnement peut s'appliquer au trafic .C.N.C., bien qu'il soit moins rigoureux. On obtiendrait un surplus de l'ordre de 4,5 c/t.km soit 179 millions de francs arrondi à 180 millions de francs.

Un bilan global doit tenir compte cependant des variations du coût d'entretien routier et ferroviaire et des moins values fiscales de l'Etat (fiscalité spécifique).

Cette analyse est difficile, on peut cependant se livrer aux évaluations suivantes :

- variation du coût d'entretien routier : environ 0,5 frs par km reporté sur le Fer soit une économie d'environ 200 MF
- surcoût d'entretien ferroviaire : de 50 à 80 millions de francs
- les pertes de fiscalité routière hors T.V.A. : environ 0,9 frs par litre ou 0,31 frs/km soit : 130 Millions de francs.

TABLEAU II

On obtient alors les éléments suivants :

millions de francs	SURPLUS direct	SURCOUT ETAT ET SNCF	SURPLUS NET
TRACTION	320		+ 320
INSTALLATION TERMINALE	(140 + 180)	130 (1)	- 130
ENTRETIEN D'INFRASTRUCTURE	180 (2)	50 à 80 (2)	+ 130
FISCALITE (3)		130	- 130
TOTAL			190
	pm : HORS FISCALITE		320

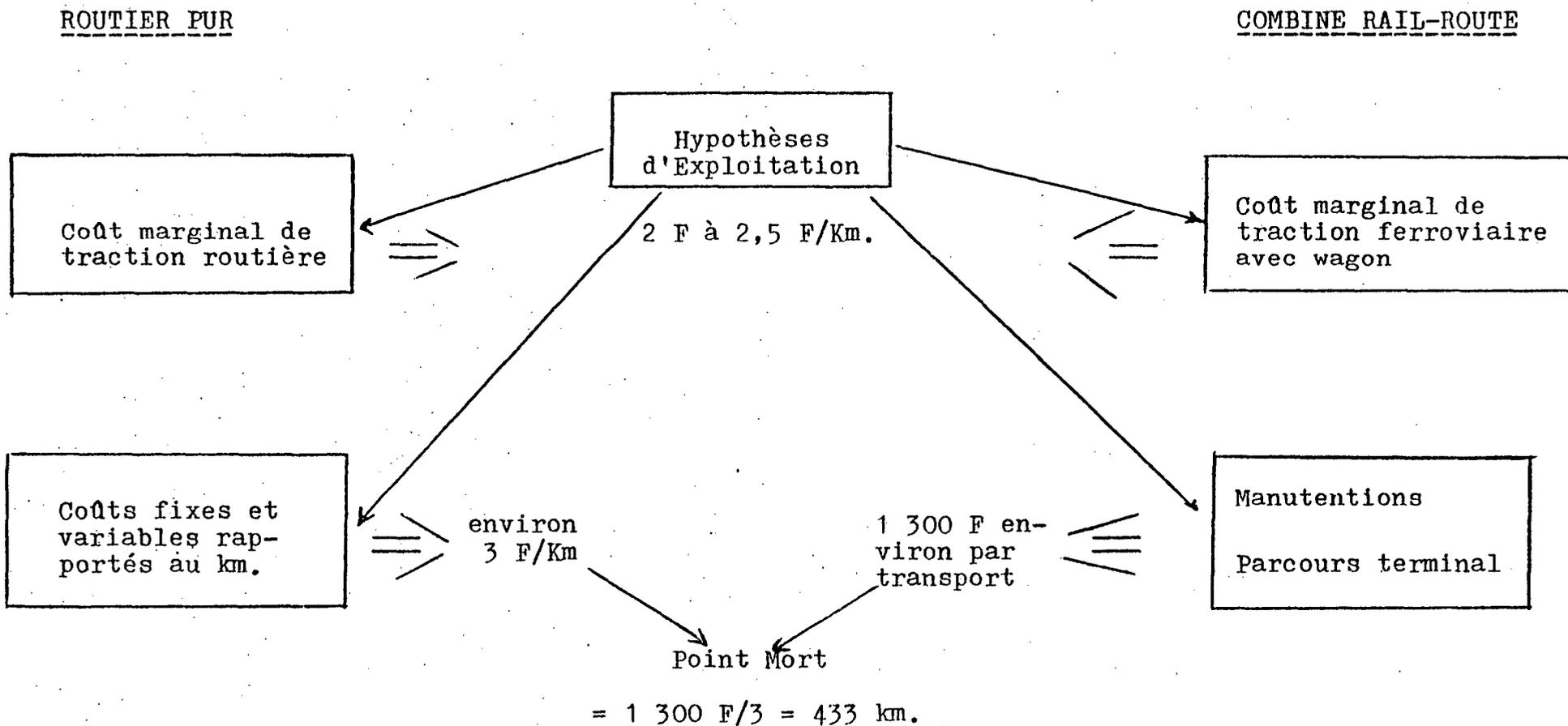
(1) : Coût des chantiers de transport combiné.

(2) : Valeur estimée des économies routières et suppléments d'entretien ferroviaire ./...

(3) : Estimation de la perte de fiscalité spécifique routière pour l'Etat.

FIGURE II :

Analyse des coûts



Dans cette hypothèse, les bénéficiaires du transport combiné seraient les transporteurs et les chargeurs. Leur bénéfice est largement constitué de transferts importants (surcoût à la charge de l'Etat et de la S.N.C.F.).

Le respect de la T.R.O. par les transporteurs utilisant les services de NOVATRANS les font bénéficier de la totalité du surplus et des transferts, dès lors que NOVATRANS achète sa traction ferroviaire au coût marginal de traction (ce qui est le cas aujourd'hui).

D'autres éléments devraient cependant être pris en compte :

- gains de productivité sur l'ensemble des opérations de transport dont ceux liés à la qualité de service et la minimisation des aléas routiers
- gains sur les licences
- meilleur respect des réglementations notamment sociales.

3°) - La logistique -

Le transport combiné s'insère bien dans une démarche logistique globale.

Des économies substantielles se font jour :

- la "boîte" peut être une unité de charge optimisée et permettre un raccourcissement des séquences logistiques, (manutention, stockage, etc...),
- la répartition des charges de travail peut être meilleure, lorsqu'il est fait recours aux unités de charges amovibles,
- la suppression d'un camionnage terminal ou initial peut être rendue possible (embranchement à l'une des extrémités).

Les transports combinés en reposant sur des points nodaux peuvent parfaitement s'intégrer dans une logique de chaîne complexe, et servir de point d'appui à une rationalisation globale des chaînes de transport/logistique. L'organisation des transports qu'impose le recours aux transports combinés (plus de maîtrise et de programmation, moins d'aléas) devrait permettre une utilisation plus efficace des moyens en hommes et en matériel. Il est cependant générateur de souplesse dans les choix des techniques de transport en privilégiant en pratique la normalisation multimodale des unités de charge.

4°) - L'énergie -

Le trafic actuel permet sans doute de réaliser des économies.

D'après différentes études toujours difficiles en matière de consommation d'énergie dans les transports, il apparaît que, si la consommation des véhicules routiers gros porteurs s'étage entre 13,2 et 16,7 gep (1) par tonne-kilomètre offerte, celle du

(1) : Gramme - équivalent - pétrole.

transport combiné rail-route serait de l'ordre de 7,3 à 9,0 gep par tonne-kilomètre offerte. Il y a donc un rapport de 1 à 1,8 -soit une économie de 80 %.

Si l'on tient compte des parcours terminaux et des diverses conditions réelles d'organisation des transports, cet avantage peut-être en pratique fort variable, et dans certains cas inexistant.

Aucune étude détaillée ne permet aujourd'hui de fixer précisément le niveau des économies globales d'énergie et de devises liées au recours des techniques mises en oeuvre par C.N.C. et NOVATRANS.

Si l'on retient comme probable l'ordre de grandeur d'une économie de 35 % par tonne-kilomètre transportée l'économie obtenue grâce au recours à NOVATRANS pourrait être estimée à 20 000 tep. Aucune estimation n'a été faite pour la C.N.C.. Il apparaît néanmoins clairement qu'une utilisation intensive des transports combinés rail-route serait de nature à favoriser les économies d'énergie consacrées aux transports de marchandises.

5) - Conditions de travail, sécurité et autres effets externes -

a) La sécurité : les gains de sécurité liés à un usage plus intensif du rail ou de la voie d'eau sont connus.

Les accidents de trains sont rares (128 en 1980).

On sait que le rail tue et blesse infiniment moins que la route.

L'usage de superstructures amovibles (boîtes, conteneurs,...) minimise également les risques liés aux manutentions successives de lots. La normalisation qui accompagne les progrès dans ce domaine et l'automatisation et la mécanisation croissantes des opérations conduisent à limiter singulièrement les risques d'accident humain.

b) Conditions de travail : En théorie, le report sur le transport combine, en diminuant les voyages longs par la route transforme les conditions moyennes du travail routier. Le camionnage à partir de trafics à dominante fluviale ou ferroviaire permet sans nul doute de diminuer l'intensité du travail nécessaire au transport et la pénibilité de ses aléas. Cependant, la division du travail qui s'en suit, la gestion nouvelle des amplitudes, la qualité objective et subjective de travail routier altère l'image "libertaire" du transport sur route.

c) Autres effets : Sur le plan des nuisances, sur le plan des industries comme sur le plan spatial, le recours au transport combiné modifie de nombreuses données. Globalement les effets sont positifs -diminution des nuisances, production standardisée de masse, organisation spatiale structurée.

IV - La situation actuelle : étude des freins au développement -

1) - Les moyens :

a) Le parc : boîtes et semi-remorques

L'origine du parc accédant au transport combiné est multiple. Il y a bien sûr le parc de conteneurs maritimes dont l'importance est considérable. Cependant, le parc lié au trafic terrestre est encore peu important et mal adapté. Les disponibilités de la C.N.C. (4 000 EVP (1) et 9 000 moyens conteneurs) semblent trop faibles. Le parc des clients de NOVATRANS (4 200 semi et 1 700 caisses) également. Certains matériels spécialisés (caisses - citernes) ou optimisés (caisses de 7, 40 m et de 9 m) sont peu développés.

b) Les wagons

Les 7 200 wagons utilisés (6 000 par la C.N.C., 1 200 par NOVATRANS) ont une haute rotation mais sont hétérogènes.

Le parc NOVATRANS, pour certaines catégories de wagons, plus performant (km/wagon) est plus onéreux que le parc utilisé par C.N.C. (1/4 moins cher).

Les matériels utilisés par la C.N.C. (souvent plus longs) ne peuvent en général pas être utilisés pour NOVATRANS, l'inverse étant parfois possible (normes routières > normes ISO).

c) Les chantiers (cf. carte)

La bonne couverture nationale ne doit pas faire illusion. De nombreux chantiers sont obsolètes ou insuffisants.

Leur rendement moyen (6 200 manutentions/engin/an) bien que plus fort pour NOVATRANS (11 000) est faible et donc coûteux. Les collaborations entre NOVATRANS et C.N.C. sont peu nombreuses, même si la C.N.C. est souvent le sous-traitant de NOVATRANS.

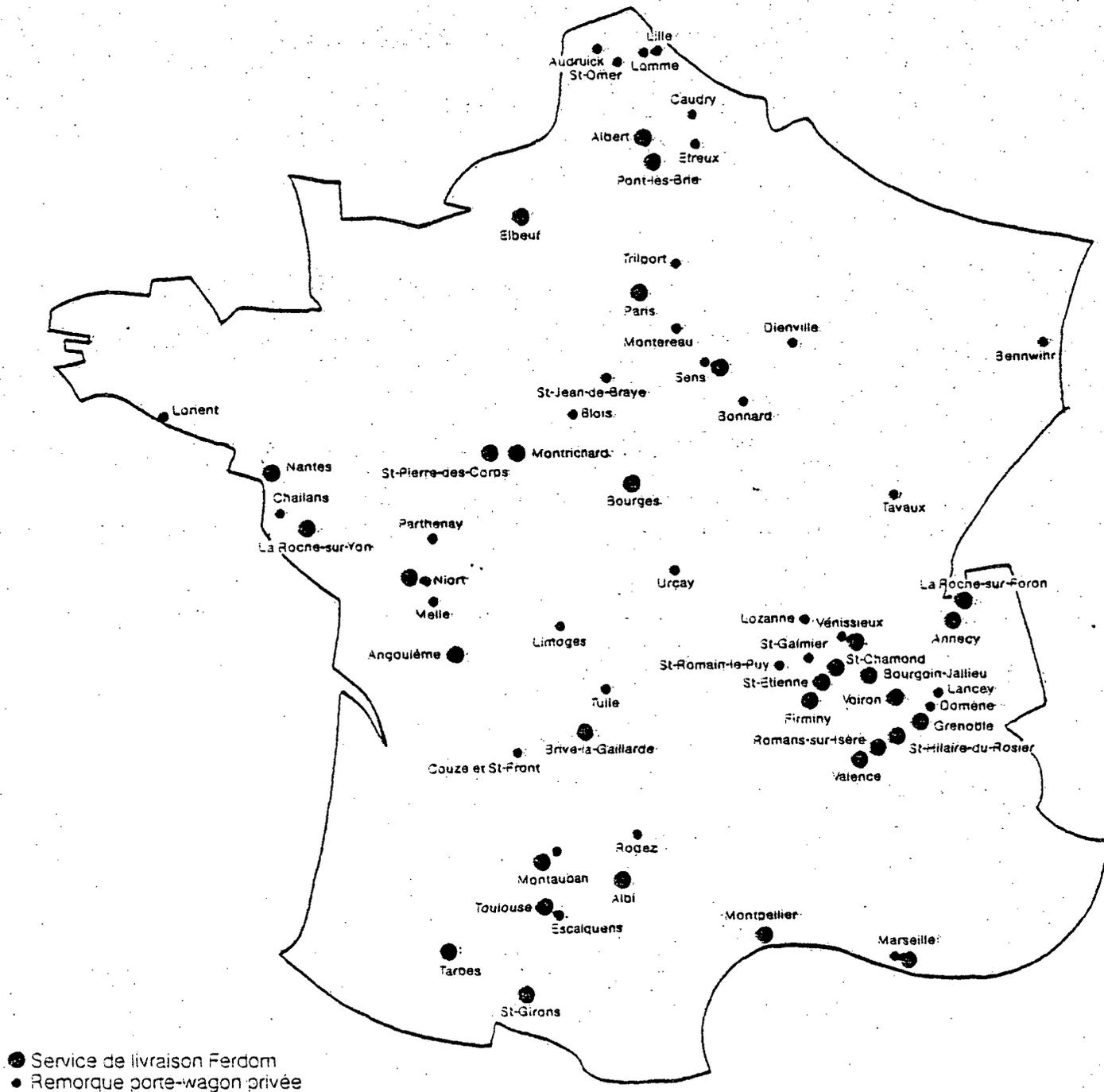
d) Le gabarit ferroviaire (cf. carte)

Le gabarit "B" ferroviaire, plus avantageux pour le transport combiné n'existe pas sur de nombreuses transversales et en dehors des quelques "voies royales" du trafic NOVATRANS.

(1) : Equivalents vingt pds.

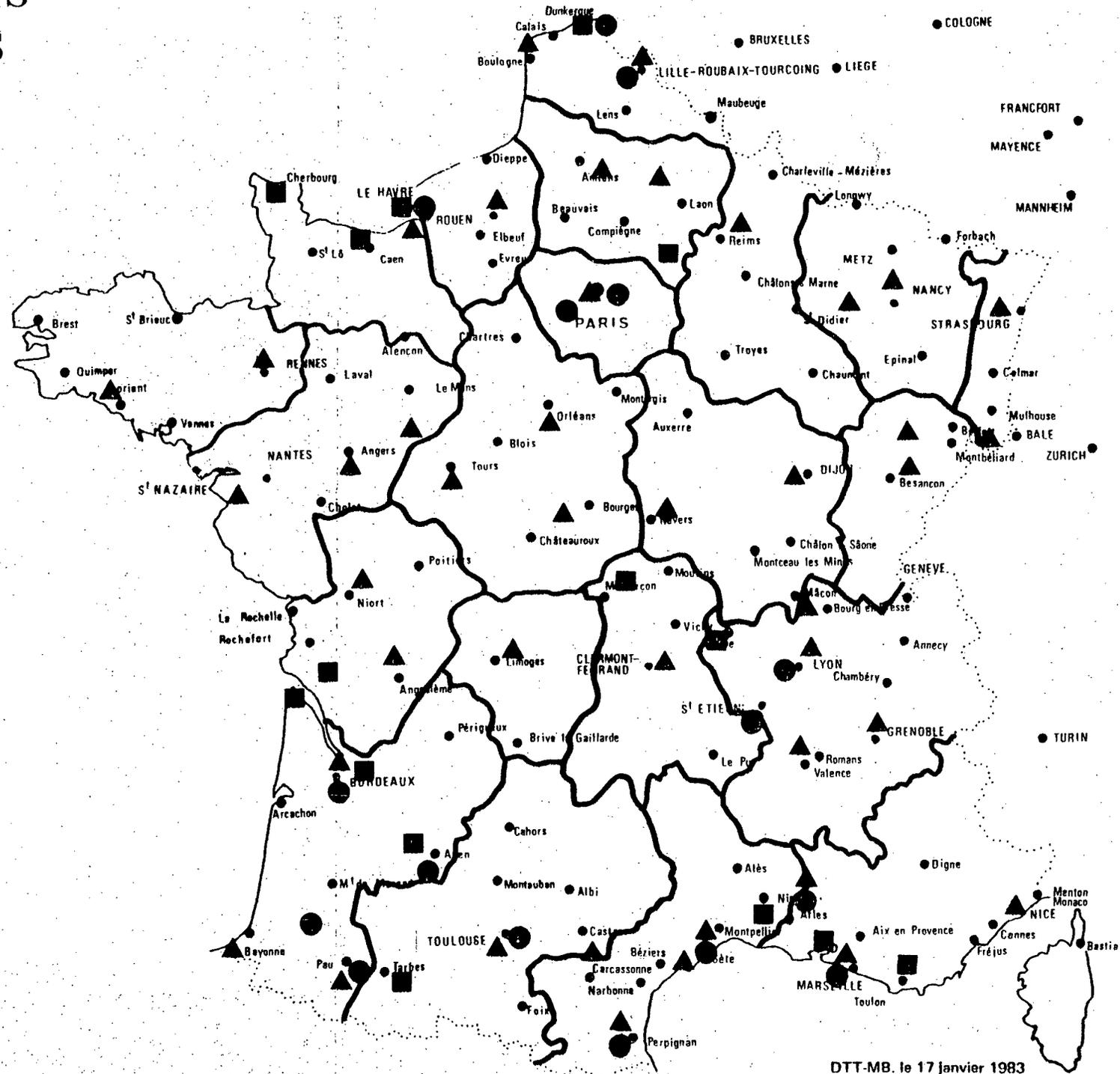
TECHNIQUE *FERDOM*

IMPLANTATION DES REMORQUES PORTE-WAGON EN FRANCE



CENTRES DE TRANSPORTS COMBINES TERRESTRES

- 31 -



Légende :

- ▲ C.N.C.
- NOVATRANS
- AUTRES

LIGNES ADMETTANT LA CIRCULATION DES SEMI-REMORQUES ET DES CAISSES MOBILES

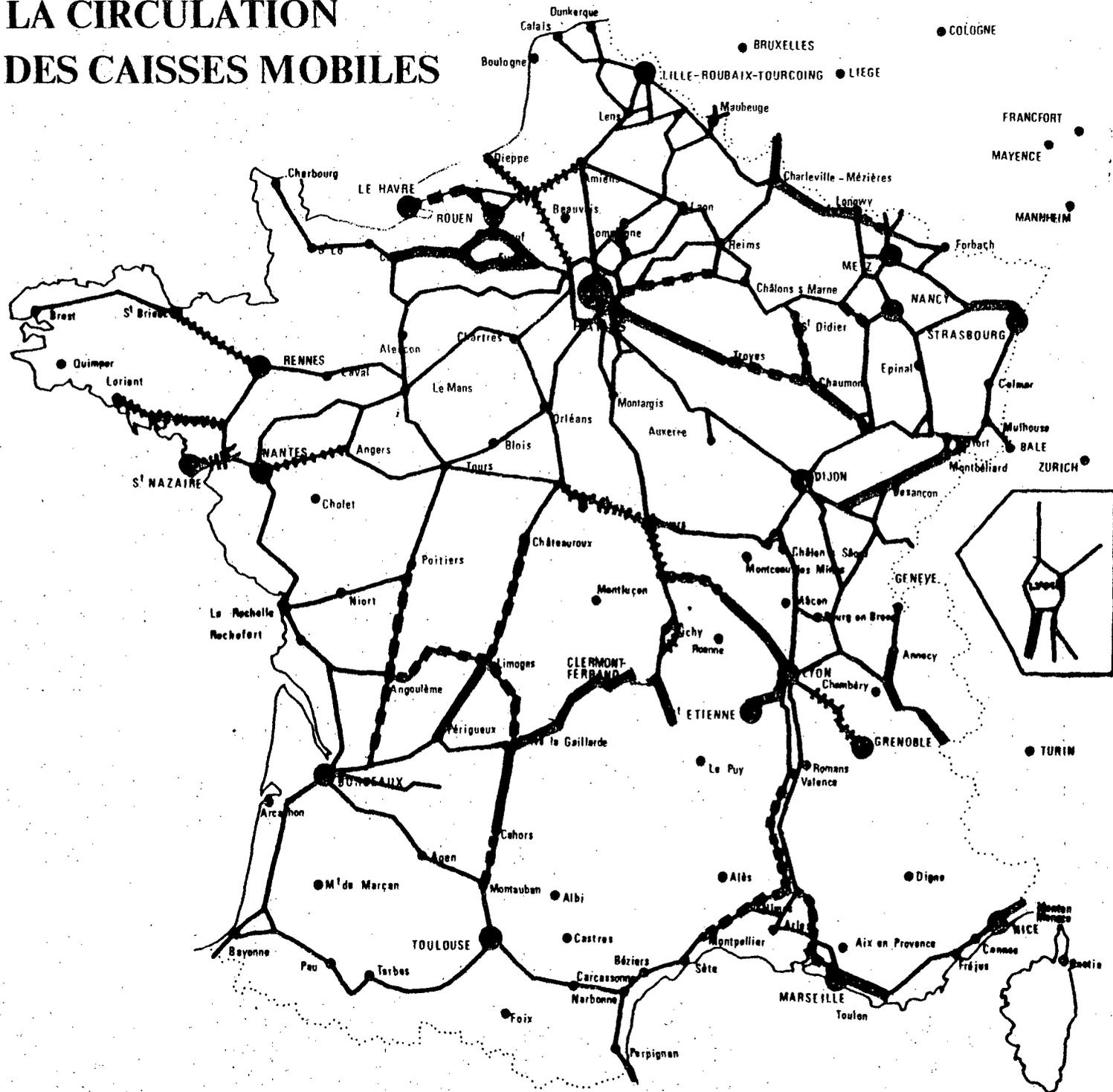
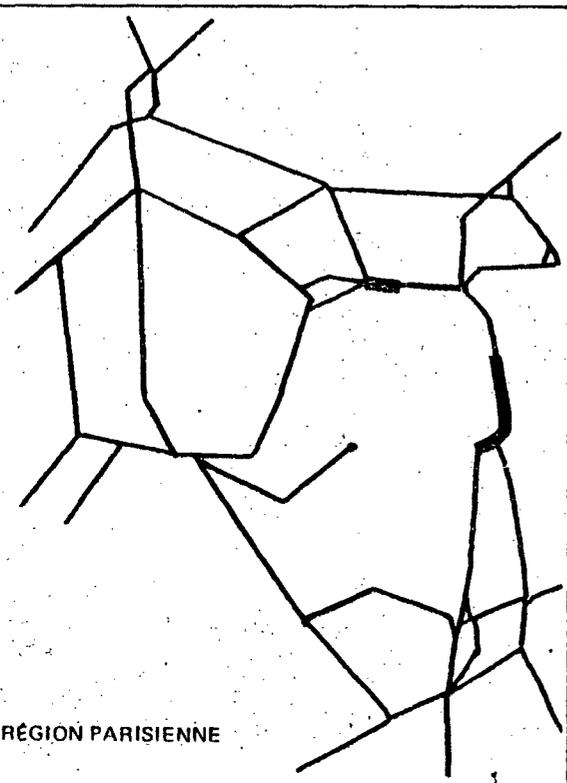
LÉGENDE

● Gare d'origine ou de destination

GABARIT B

-  Impossibilité de passage
-  Ralentissement à V = 80 km/h ou V = 30 km/h
-  Eventualité de passage après réalisation de travaux d'électrification en cours ou projetés

- 32 -



Le gabarit actuel peut apparaître comme pénalisant par rapport aux volumes routiers. Il fragilise par ailleurs l'évolution du transport combiné et sa compétitivité par rapport aux hypothèses d'évolution des normes de largeur des véhicules routiers et des conteneurs (ISO). Un passage à 2,60 m constitue un risque.

e) La qualité du service offert

Pour l'essentiel du trafic intérieur la qualité de service est bonne et les horaires adaptés au marché. Cependant, les relations transversales et la desserte des points périphériques ne permettent pas de concurrencer le transport routier pur, surtout en l'état actuel du respect des normes sociales.

La qualité de service internationale est quant à elle très variable et très souvent médiocre. Les vitesses de transport de chantier dépassent rarement 50 km/heure et atteignent parfois 15 km/h.

2) - Les normes :

a) - Véhicules et engins bi-modaux :

En matière de normalisation les "boîtes" sont régies par deux normes distinctes l'UIC 592-2 et l'UIC 596-5 correspondant pour l'une à une adaptation du conteneur maritime ISO aux normes ferroviaires (CNC) et pour l'autre à une adaptation de carrosseries routières aux contraintes ferroviaires.

Ces deux catégories d'engins sont traitées réglementairement de manière distincte.

Ceci constitue manifestement un obstacle important. Des distorsions commerciales, techniques, réglementaires et des contraintes en découlent.

Cependant, le rail offre actuellement des possibilités théoriques d'offres de volume et de PTR tout à fait satisfaisantes pour les caisses-mobiles, mais il n'en est pas de même pour les semi-remorques (hauteur) rail-route. Il est néanmoins fragile par rapport à la route et la demande maritime dont les volumes peuvent varier plus ou moins rapidement (problème de la largeur à 2,60 m).

b) - Engins de manutention :

Les engins actuels des grands et moyens chantiers, assez bien conçus souffrent de trois entraves techniques :

- dimension excessive des pinces
- départ croissant du centre de gravité des charges
- stricte adaptation aux normes du code de la route actuelles (risque pour l'avenir).

En ce qui concerne les petits chantiers, le problème est aigu. Les investissements nécessaires pour la manutention verticale sont encore très élevés.

c) Wagons :

Les wagons utilisés par les 2 opérateurs sont adaptés à leurs besoins.

L'utilisation en commun des wagons est difficile compte tenu des différences de format des engins (cf. a)).

d) Chassis routiers :

Les longueurs optimales ne sont pas toujours favorisées (absence de fixation des PTAC des caisses de 7 400 mm).

Par ailleurs, le développement de caisses de 12 600 mm rend obsolètes les chassis porte conteneurs ISO de 40 pieds.

Enfin le dimensionnement des chassis peut péjorer l'utilisation des caisses mobiles.

3) - Aspects juridiques :

Les problèmes juridiques sont importants.

En premier lieu il n'y a pas de définition juridique adaptée au transport combiné. La dimension modale l'emporte largement. La définition de l'opérateur de transport combiné n'est pas homogène en Europe.

En second lieu l'actuel article 103 (responsabilité du transporteur) du code de commerce semble inadapté au transport combiné ou successif.

4) - Aspects réglementaires internationaux :

La filiation "modale" des réglementations et des accords internationaux est évidente (distinction entre maîtrise ferroviaire et maîtrise routière). Il n'y a donc pas identité du transport combiné.

Ce phénomène est particulièrement manifeste en matière d'acheminement portuaire :

- les semi-remorques et caisses mobiles routières d'une part et conteneurs maritimes d'autre part ne sont pas soumis aux mêmes règles.

Enfin, des disparités de traitement du rail-route existent suivant les pays.

5) - L'organisation, en France des Transports combinés :

Les opérateurs :

Le dispositif français repose sur :

- la C.N.C. et intercontainer (transport international)
- NOVATRANS.

Il y a donc deux opérateurs de fait :

- un opérateur baptisé de ferroviaire, la C.N.C. (conteneurs et maxicadres, c'est à dire caisses mobiles "ferroviaires"), filiale du groupe S.N.C.F. offrant un service complet.
- un opérateur baptisé de routier, NOVATRANS (semi-remorques, caisses mobiles), associant la S.N.C.F. et la F.N.T.R. commercialisant la traction ferroviaire et les manutentions.

Au surplus, le clivage technique initial est renforcé par une répartition théorique des marchés :

- en principe, la C.N.C. s'adresse aux chargeurs, et NOVATRANS aux transporteurs routiers.

Mais, l'uniformisation progressive du marché (boîtes) et du parti technique (manutention verticale) rend le clivage technique de plus en plus abstrait.

Par ailleurs, le fait que C.N.C. offre un service complet (fourniture de la boîte + vente des opérations de traction + vente éventuelle des tractions terminales) conduit certains transporteurs routiers de grande taille à chercher à utiliser ses services.

La dichotomie technique, la distinction des exploitations se justifie de moins en moins.

6 - La logique des parties prenantes :

La description des contradictions du dispositif actuel des transports combinés serait imparfaite si l'on ne cherchait pas à schématiser le jeu des différents acteurs :

- La S.N.C.F.

a) En filialisant son activité conteneur (initialement cadres) et caisses mobiles, la S.N.C.F. a été contrainte de fixer à la C.N.C. des limites à son dynamisme commercial. Elle s'est en contrepartie attachée à "l'autre" technique, le wagon, dont elle ne peut -pour des raisons tarifaires et comptables- apprécier la rentabilité comparée. Elle est donc prudente.

b) En contribuant aux progrès du ferroutage (installations terminales) tout en cherchant à en rationaliser l'usage elle a pris des risques financiers (1). Elle a du, en conséquence, limiter ses risques commerciaux tout en maintenant certains services déficitaires. Elle a par ailleurs eu à faire disparaître des techniques obsolètes (UFR) lui ayant coûté assez cher.

- La C.N.C.

Filiale de la S.N.C.F., la C.N.C. gère une technique dans le cadre de la stratégie de sa maison mère. Les progrès de cette technique liés aux mutations que connaissent les logistiques maritimes et celles des chargeurs et transporteurs met la C.N.C. en porte à faux par rapport à sa maison mère. Ses capacités sont donc limitées tant au plan du risque commercial que financier.

(1) : chantiers.

En "mordant" sur la clientèle routière elle perturbe au surplus l'équilibre technique qui la fonde.

- NOVATRANS -

Fonds de commerce routier, NOVATRANS, bénéficie du double concours de la S.N.C.F. et de l'Etat et associe en son conseil d'administration tous les acteurs du transport combiné. Elle est donc jalouse de sa spécificité et de l'équilibre qui la fonde. Les risques commerciaux qu'elle peut prendre sont limités par la politique tarifaire prudente de la S.N.C.F. qu'elle ne peut compenser par une politique contractuelle avec ses clients.

- LES ROUTIERS -

Les transporteurs de ligne sont intéressés, si ce n'est acquis à NOVATRANS. Les groupeurs et affréteurs le sont parfois, mais préfèrent en cas de trafic déséquilibré le service complet de la C.N.C. La taille de ces entreprises leur permet de prendre le risque du combiné. Ils en profitent en retour grâce aux ristournes NOVATRANS, mais moins quand ils sont clients C.N.C. Leur passé de groupeur ferroviaire peut être un obstacle pour utiliser la C.N.C. (concurrence wagon). Par ailleurs, le marché du tractionnariat est un substitut permanent, souple et peu onéreux.

Les P.M.E., dès lors qu'elles ne s'organisent pas entre elles, peuvent difficilement organiser leurs transports sous l'égide de NOVATRANS bien que certaines d'entre elles y parviennent. Elles ne voient pas toujours l'intérêt d'investir en matériel spécifique pour un recours seulement probable à NOVATRANS.

Leur rémunération (TRO) à cause de sa modulation autour d'une classe pivot exclut le choix du transport combiné pour les produits les plus pondéreux.

- LES CHARGEURS -

Les opérateurs maritimes ne bénéficient pas d'incitation à l'organisation de leurs transports par voie ferroviaire en raison de leur masse de trafic. Par contre, le considérable assouplissement contingentaire dont bénéficient les ports et le développement du tractionnariat favorise le choix routier pur.

De nombreux chargeurs n'ont pas encore pris le parti de la logique "caisse mobile". Les disparités techniques CNC/NOVATRANS ne les y incitent pas. Ils sont par ailleurs tarifairement pénalisés s'ils veulent recourir directement aux services de NOVATRANS.

Par ailleurs, le climat économique ne les incite pas à investir en matériel adapté.

- L'ETAT -

L'intervention publique s'est concentrée essentiellement sur le ferroutage NOVATRANS. Elle n'a pas mis en évidence une stratégie globale de promotion. L'Etat s'est contenté de subventionner sans guère mener de véritable politique de promotion.

- LES AUTRES ACTEURS -(collectivités, chambres de commerce...).

Ils sont restés en dehors du dispositif à l'exception des ports maritimes et fluviaux.

Il est donc logique que les solidarités, les partages de risques soient faibles. Peu de politiques contractuelles ont été mises en place, à telle enseigne que le dispositif du triangle du Sud-Ouest (1) n'était finalement incitatif pour personne... sauf pour l'Etat.

7) Les coûts ferroviaires :

Les coûts ferroviaires sont mal connus pour la C.N.C. Le chiffre de 23 centimes à la T.km semble sur-évalué. Il serait de 13 à 15 centimes en international. Pour ce qui concerne le trafic NOVATRANS, les coûts marginaux de traction sont compris entre 7,4 et 50,8 c/Tkm en 1981 en trafic intérieur (moyenne 9,51) et de 6,7 à 18, 1 en trafic international (moyenne 9,48).

Les charges d'installation terminale S.N.C.F. majorent ces coûts d'environ 1 centime/tkm en transport intérieur.

La dispersion de ces coûts tient au transport diffus et à certaines liaisons déséquilibrées, mais plus de 50 % des T.km taxées coutent entre 8 et 9 c/Tkm et 95 % moins de 14 centimes.

Ces données montrent l'avantage à organiser des transports en trains spécialisés et à rechercher des économies d'échelle C.N.C.-NOVATRANS. Elles semblent exclure une stratégie de transport combiné diffus grâce, par exemple à la "route roulante" pénalisée par ailleurs par le gabarit ferroviaire en France.

8) Les tarifs :—

La C.N.C. achète sa traction à la S.N.C.F. suivant un tarif péréqué, c'est à dire aux réductions près (maximum 8 %) quel que soit son trafic.

NOVATRANS bénéficie d'un tarif déperéqué pour les trains spécialisés, et d'un tarif "diffus" donc péréqué pour le reste de son trafic.

Lorsqu'elle peut établir des antennes à partir des trains spécialisés, elle négocie avec la S.N.C.F. un tarif combinant le tarif déperéqué et le tarif diffus. En pratique ce tarif est rarement incitatif (2).

En l'état actuel des choses ces tarifs permettent à NOVATRANS de couvrir les charges marginales de traction S.N.C.F. Ils ne le permettent pas pour la C.N.C. sur la base des règles de calcul actuelles qui sont imparfaites.

(1) Subvention d'exploitation de l'Etat.

(2) Sauf pour les chargements peu denses.

Par ailleurs, la C.N.C. se voit imposer une clause de non concurrence avec le trafic S.N.C.F. traditionnel (wagon).

La disparité de traitement entre la C.N.C. et NOVATRANS ne se justifie pas.

La tarification en vigueur (non incitative) établie en fonction des distances et tonnages remis se trouve bien sûr en contradiction avec les structures ad-valorem des tarifs routiers et ferroviaires, qui péjorent les choix rigoureusement économiques.

Par ailleurs, les formules tarifaires sont faiblement incitatives envers la C.N.C. La constitution de trains spécialisés ne font pas l'objet de négociations communes entre les deux opérateurs et la S.N.C.F.

Il s'ensuit que la vente des prestations de la C.N.C. pénalise relativement les gros remettants et que celle de NOVATRANS les privilégie au contraire.

Par ailleurs les chargeurs transportant pour leur propre compte par route sont dissuadés tarifairement d'avoir recours aux services de NOVATRANS.

9) - Problèmes financiers :

a) En premier lieu, il convient de souligner que la situation financière d'ensemble des deux opérateurs est restée fragile ces dernières années.

La C.N.C. et NOVATRANS n'ont pas actuellement une structure financière suffisante pour faire face aux rythmes de développement probables des années à venir (2).

b) En second lieu les deux sociétés ne bénéficient pas des mêmes situations vis-à-vis de la S.N.C.F. et de l'Etat.

Les chantiers NOVATRANS bénéficient du concours de l'Etat et sont largement pris en charge par la S.N.C.F.

La C.N.C. supporte l'ensemble des investissements relatifs aux chantiers, 23 % de son trafic étant traité sur chantiers S.N.C.F.

Les deux sociétés ont la charge des engins de manutention.

./...

(2) Chantiers, matériel de manutention, wagons, etc...

c) Les wagons n'ont pas non plus le même statut. Mais si NOVATRANS prend en location ou en crédit-bail 80 % de ses wagons elle supporte néanmoins la totalité du risque correspondant.

d) Diverses restructurations au sein du groupe S.N.C.F. ont conduit à transférer des charges à la C.N.C. (matériels) ou de la priver de ressources financières qui n'avaient, d'ailleurs, aucun rapport avec le transport combiné. La modification d'équilibre qui s'ensuit est importante.

e) Les deux sociétés pratiquent l'amortissement fiscal suivant des logiques différentes.

On notera au passage que l'amortissement dégressif fiscal, en principe favorable à l'investissement, peut être un handicap pour des sociétés dont les marges sont faibles et le marché en devenir.

10) - Conclusion :

La situation actuelle des transports combinés est caractérisée à l'évidence par l'existence d'une série de freins organisationnels, commerciaux, financiers, etc...

L'intervention publique elle-même et la politique du chemin de fer, ont concourru à renforcer certaines contradictions, certaines inégalités de traitement entre opérateurs de transport combiné.

Confrontés à une absence d'identité, les transports combinés parviennent difficilement à créer les solidarités indispensables, sur le plan commercial et technique, comme sur le plan économique. Ils sont peu utilisés par les PME, transporteurs ou chargeurs.

Outils de coopération inter-modale, facteurs d'optimisation logistique, les transports combinés ne relèvent pas en France d'un schéma véritablement volontariste et cohérent.

V - Potentiel du transport combiné -

Le potentiel de transport pour une technique donnée ne s'approche pas tant à partir de la nature des produits transportés qu'à partir des possibilités d'organiser de manière économique les transports suivant cette technique.

Ainsi, si l'on cherche à déterminer quels trafics sont aptes au transport combiné, il est clair que la réponse est avant tout dans les coûts et la qualité de cette forme de transport par rapport aux autres.

L'estimation de potentiel maximum réalisée par l'IRT (MM. MARCHE BARBIER SAINT HILAIRE, HANAPPE et RIZET), fondée sur l'exploitation de statistiques modales de trafic, repose, par défaut d'éléments plus complets, pour l'essentiel sur le seul critère de la distance de transport.

Cependant, on a exclu le trafic S.N.C.F. en trains complets et les transports entre deux embranchements ferroviaires.

TABLEAU III

(1)

Potentiel maximum du transport combiné rail-route
(seuil de distance à 400 km)

1) Trafic "interne" -

<u>Trafic acquis :</u>		<u>Potentiel restant :</u>
- ferroutage :	2 MT	42, 7 MT
- conteneurs sur rail :	5 MT	9 MT

2) Trafic "externe" -

<u>Trafic acquis :</u>		<u>Potentiel restant :</u>
- ferroutage :	0, 9 MT	39, 0 MT
- conteneurs sur rail :	2, 4 MT	25, 5 MT

(1) cf. ci-dessous pour les définitions.

Le trafic international n'a pas la même définition du point de vue de la S.N.C.F. et des opérateurs clients.

./...

Au total (-au transport fluvial prêt) on a retenu comme potentiel le trafic routier et ferroviaire ainsi défini à plus de 400 km (avec étude de sensibilité à 500 puis 700 km) en distinguant le trafic interne (deux manutentions en France) et externe (une seule manutention en France).

Compte tenu des données statistiques disponibles, il est possible, en outre, d'estimer les trafics qui par leur importance peuvent permettre d'obtenir entre deux points du territoire français les conditions d'acheminement les plus économiques.

Ces résultats doivent cependant être regardés pour ce qu'ils sont et avec prudence. Un potentiel n'est pas un marché. L'offre reste très souvent à inventer, à définir, à construire.

Les résultats obtenus permettent néanmoins de fixer les "chiffres plafond du potentiel".

En transport interne : 4 % du potentiel routier (en tonnage) a été conquis, mais 30 % environ du potentiel ferroviaire l'est déjà.

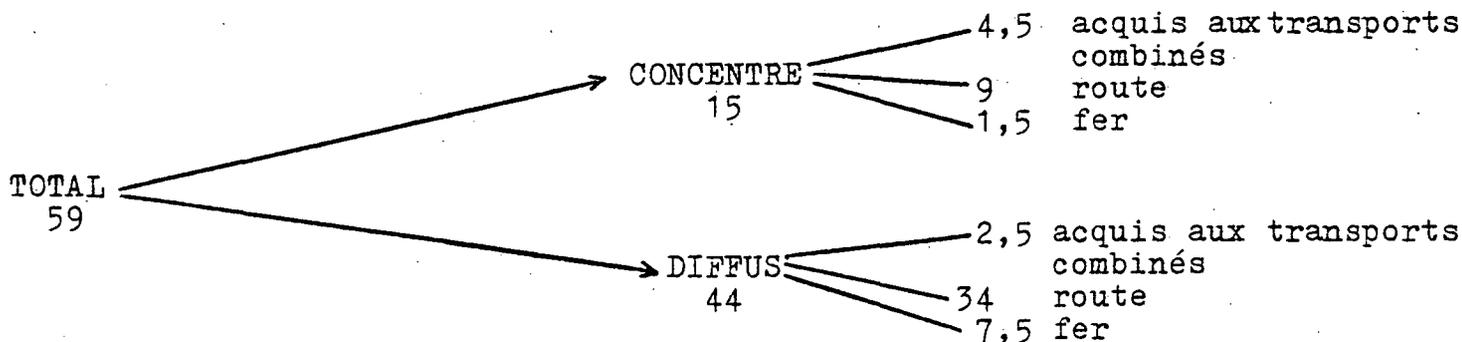
En l'absence d'une analyse fine, on peut cependant remarquer que 76 relations ont un trafic potentiel de plus de 100 000 T/an.

Ainsi, sur un potentiel interne théorique de 59 millions de tonnes (fer + route) 15 seulement correspondent à un trafic réellement concentré, déjà acquis pour 1/3 aux transports combinés. Ce chiffre se doit d'être souligné.

TABLEAU IV

Estimation du potentiel interne (MT) maximum.

(Hypothèse la plus favorable)



Cela montre la réserve considérable de croissance mais l'importance de l'effort à consentir.

En transport externe : moins de 2 % du potentiel routier et moins de 10 % du potentiel ferroviaire sont conquis.

L'analyse en est plus délicate : la "réalisation" du potentiel dépend largement de l'offre de transport bi ou multi-latérale.

On observe cependant qu'un groupe de pays comme le BENELUX (plus de 10 MT) la RFA (plus de 10 MT pour la route et autant pour le rail) l'ITALIE (plus de 8 MT pour chacun des modes) l'ESPAGNE et le PORTUGAL (4 MT par route) constitue l'essentiel du potentiel.

B - Prises de position et propositions -

- 1 - Allocution du Ministre d'Etat, Ministre des Transports devant l'Assemblée Générale du G.N.T.C. -
- 2 - Allocution de M. J.C. BERTHOD, Président du G.N.T.C. -
- 3 - Note de la S.N.C.F. -
- 4 - Conclusions et propositions de NOVATRANS -
- 5 - Position de la C.N.C. -
- 6 - Position de l'Union des Offices des Transports et des PTT -
- 7 - Position de l'UNOSTRA -
- 8 - Position C.F.D.T. - Section C.N.C. -
- 9 - Déclaration de la C.G.T. au Comité d'entreprise de la C.N.C. du 25 novembre 1982 -
- 10 - Contribution du Syndicat C.G.T. / F.O. de la C.N.C. -
- 11 - L'avenir des Transports combinés - position C.G.T. / F.O. -
- 12 - Déclaration commune C.G.C./F.M.C. - Comité d'entreprise de la C.N.C. du 25 novembre 1982 -
- 13 - Déclaration F.M.C. / C.G.C. au Comité d'entreprise extraordinaire du 27 novembre 1982 -
- 14 - Déclaration de la Section Syndicale C.F.T.C. de la C.N.C. -
- 15 - Contribution de MM. COLIN et LENGRAND du C.R.E.T. -
- 16 - Lettre de M. COLIN du C.R.E.T. -
- 17 - Propositions de la C.G.T. -
- 18 - Propositions du personnel NOVATRANS -
- 19 - Position du Comité National du Déménagement et du Garde Meuble -
- 20 - Position de la C.F.D.T. -
- 21 - Les transports combinés rail-route et l'énergie par M. LEVY (Direction des Transports Terrestres) -

Charles FITERMAN , Ministre d'Etat.

Ministre des Transports

ALLOCUTION A L'ASSEMBLEE GENERALE DU G.N.T.C.

MARDI 7 DECEMBRE 1982

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord, en saluant les nombreuses personnalités présentes à cette clôture de votre Assemblée Générale, vous remercier pour votre aimable invitation. J'y vois un témoignage de cette volonté constructive dont vous venez de parler, et croyez bien que je suis animé pour ma part d'un égal souci de faire avancer de manière positive les problèmes qui se posent et que vous avez rapidement évoqués.

Mais avant d'en venir à ces problèmes, permettez-moi à mon tour, de rendre hommage, au nom du Gouvernement et en mon nom personnel, à la mémoire de M. Jean Marie FOUACHE, Délégué Général de votre Groupement. Je sais le rôle qu'il a joué, je sais aussi la part active qu'il a prise jusqu'à ces toutes dernières semaines, aux travaux de la Commission chargée d'étudier les perspectives de développement du Transport Combiné et je veux donc, en cette occasion, assurer les proches et les amis de Monsieur FOUACHE de toute ma sympathie.

Vous avez, Monsieur le Président, au cours de votre allocution, anticipé en quelque sorte sur ce que j'avais à vous dire, en indiquant vous même l'intérêt que je porte au problème des Transports Combinés. C'est en effet pour marquer cet intérêt que j'ai tenu à répondre à votre invitation. Vous dites que c'est la première fois que cela se produit, eh bien cela a sans doute une signification.

Vous le savez, j'ai eu à maintes reprises l'occasion de le dire devant vous, devant bon nombre de ceux qui sont ici, la politique des transports que le Gouvernement met en oeuvre ne procède pas d'une approche sommaire. Elle ne se fonde pas sur je ne sais quels a priori, sur des schémas idéologiques préétablis. Notre souci, en développant cette politique des transports est de rechercher - et avant tout naturellement parlons ici du transport de marchandises - l'efficacité économique de notre système de transports, d'améliorer sans cesse sa compétitivité, de telle sorte que, comme nous le disons dans le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, il réponde toujours mieux aux besoins des usagers, dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale.

Une telle orientation, nous le pensons et c'est dans ce sens que nous avons commencé à travailler, supposait un certain nombre d'orientations nouvelles par rapport au passé, orientations nouvelles résultant tout simplement de l'examen sérieux des problèmes tels qu'ils se posent, des conditions dans lesquelles nous avons à développer cette politique et des conditions dans lesquelles les gens qui sont dans ce secteur ont à travailler. C'est ainsi que nous avons été amenés à mettre l'accent et vous l'évoquiez d'un mot, Monsieur le Président, sur le fait que, pour faire les grands choix en matière de politique des transports, il fallait naturellement et en premier lieu, prendre en compte le souci de rentabilité financière, de productivité, d'efficacité, mais aussi, dès lors qu'il s'agit de choix nationaux ou de choix s'effectuant dans une certaine dimension, intégrer dans cette démarche des éléments comme ceux des coûts énergétiques, de la sécurité, de l'insertion du transport, des infrastructures, des moyens de circulation dans l'environnement, ou encore le souci d'un aménagement du territoire qui soit équilibré et permette à chaque région de trouver sa chance.

C'est sur cette base que nous nous efforçons de travailler et en même temps avec le souci de bien adapter les réponses, les décisions, les efforts qui sont faits aux besoins de la collectivité et des différentes catégories d'usagers. Or, - là aussi j'ai eu souvent l'occasion de le souligner et je le note une fois de plus - il est bien évident que ces besoins sont très diversifiés.

Dans une économie moderne comme la nôtre, il ne peut pas y avoir une réponse qui soit schématique, qui soit unilatérale mais des réponses diversifiées, avec un système de transport qui soit lui-même complet et capable de s'adapter à cette diversité des besoins.

C'est sur cette base que j'ai pu parler de politique plurimodale et intermodale des transports, et peut-être, si j'ai bien entendu, devrai-je ajouter amodale....

C'est donc dans le cadre de cette démarche que j'ai affirmé notre souci d'abord de travailler, pour ce qui relève de la responsabilité du Gouvernement, à valoriser les atouts de chaque mode, à faire en sorte qu'il puisse normalement, correctement tenir sa place, répondre aux besoins, développer son dynamisme. Et il est clair que cela ne peut pas se faire de manière artificielle à partir seulement de décisions de sommet mais nécessite de maintenir une concurrence dans le cadre du marché, non pas, j'y ai souvent insisté, une concurrence qui soit destructive et sauvage, mais une concurrence qui s'exerce, qui se développe, sur des bases justes et saines.

Et c'est dans cette même démarche que nous soulignons l'intérêt d'améliorer la complémentarité des différents modes et aussi de rechercher des solutions qui permettent de combiner de manière rationnelle leurs qualités et leurs avantages - ceux du rail et de la route bien sûr - mais on pourrait aussi penser à ceux de la voie d'eau et de la route.

Je vous ai entendu dire que ce développement, le développement de ce type de service, ne pouvait que se faire au détriment du rail et de la route. Je dirai que je ne vous suivrai pas dans ce propos, ou qu'en tout cas, il demande, je crois, à être précisé. Evidemment, s'il s'agit de techniques différentes on peut considérer que telle technique s'oppose à telle autre et que telle technique peut se développer au détriment d'une autre. Mais s'il s'agit des acteurs, des acteurs eux-mêmes du système de transport, alors je pense qu'il ne faut pas traiter les choses en terme d'opposition. Il convient plutôt d'y voir le développement de ce que l'on peut considérer comme un nouveau type de services, comme un prolongement de moyens plus traditionnels et comme un outil nouveau mis à la disposition des acteurs du transport, qu'ils travaillent dans le transport ferroviaire ou bien qu'ils travaillent dans le transport routier.

C'est un moyen de traiter les trafics d'une manière qui est nouvelle, relativement nouvelle en tout cas, et qui répond à certains nombre de besoins, de possibilités et d'exigences de notre temps. Et c'est donc en fonction de tout cela, dans cet esprit, que j'apprécie pour ma part la contribution originale qui est celle de votre Groupement au développement et à l'amélioration du système de transport.

Je pense que les transports combinés constituent une forme de réponse bien adaptée à certaines exigences de la production moderne et notamment à une certaine division du travail qui fait que les transports tendent à devenir partie prenante du processus même de la production. Il est en outre clair que les transports combinés trouveront des atouts supplémentaires au plan de la logistique, au plan de la souplesse, de l'adaptation au marché, de l'information des clients dans l'utilisation de techniques modernes comme l'informatique ou la télématique.

Les transports combinés peuvent aussi - c'est un élément qui a évidemment son importance et ce n'est pas moi qui dirait le contraire - présenter des avantages sociaux, en permettant notamment une meilleure organisation du travail.

Tout cela fait que le Gouvernement est très sensible aux arguments que vous avez exposés et c'est aussi pourquoi nous avons demandé, conformément au vœu que votre Groupement avait exposé, que soit mis en place cette commission chargée de réfléchir à la situation des transports combinés et à leurs perspectives de développement, commission dont la présidence a été confiée à M. FRYBOURG qui est ici présent comme on le sait.

C'est dans ce cadre, celui d'une concertation attentive, qu'il convient d'examiner de manière réaliste les difficultés et les problèmes, les solutions et les évolutions qui peuvent ou pourront être nécessaires.

Alors je suis un peu dans une situation difficile parce que vous avez posé des questions et au point où nous en sommes, il est bien évident - et je pense que vous le comprendrez - que je suis dans l'obli-

gation d'attendre les conclusions de cette commission.

Celles-ci devront naturellement être soumises au Gouvernement qui aura sur les points les plus importants à arrêter de manière claire et précise sa doctrine, et c'est seulement ensuite qu'il sera vraiment possible de répondre de manière détaillée. J'ajoute que les conclusions de la commission elle-même devant intervenir en début de l'année 1983, vous n'aurez pas très longtemps à attendre et nous serons donc dans les prochains mois en mesure de préciser tout ce qui doit l'être et de prendre les décisions appropriées.

Je voudrais toutefois, pour ne pas m'arrêter là brusquement, d'abord vous apporter confirmation concernant l'aide fiscale à l'investissement : l'amendement du Gouvernement à la loi de Finances pour 1983 adopté par l'Assemblée Nationale accorde en effet le bénéfice de cet amortissement dégressif à toutes les entreprises industrielles, commerciales ou artisanales, c'est à dire sauf modification imprévue de dernière heure, puisque le Parlement n'a pas terminé son examen - mais enfin modification bien improbable - les transporteurs en seront bénéficiaires.

Pour le reste, et dans l'attente donc des conclusions et des décisions appropriées, simplement quelques mots sur les principes.

D'abord, il convient sans doute, notamment en matière d'infrastructures, de chantiers, ou encore de plate-forme qui pourraient être créés à l'initiative des professionnels, de mieux prendre en compte l'intérêt des transports combinés et leur contribution positive au service public. S'agissant en particulier des infrastructures, cette réflexion doit se situer dans le cadre de la préparation du IX^{ème} plan et nous sommes pour cela tout à fait dans les délais. Je sais qu'on a, à un moment donné, évoqué l'idée de contrats de plan ou de procédures semblables. Nous sommes ouverts naturellement à la discussion, aux propositions, étant entendu, je tiens tout simplement à le souligner ici, que le Gouvernement considère qu'il est intéressant et qu'il convient donc d'encourager le développement, les investissements lourds qui permettent, en posant les bases nécessaires, l'essor de cette technique de transport.

Concernant les méthodes, je ne veux pas évidemment trancher aujourd'hui la question de savoir quels organismes et comment les gérer. Je voudrais simplement là aussi rappeler que notre doctrine n'est pas d'uniformiser, pas d'étatiser ni de centraliser les choses. Elle est en même temps d'éviter des concurrences inutiles ou destructrices, et d'avoir un outil adapté, souple, et qui soit capable, - vous avez raison de le noter - de bien s'adapter aux besoins du marché et de ne pas prendre des décisions qui soient artificielles. Je pense qu'à partir de cette démarche, nous trouverons les solutions qui conviennent et qui sont toujours, je le répète, inspirées par l'efficacité.

J'ai souligné tout l'intérêt des transports combinés, tout l'intérêt qu'il pouvait y avoir à ce que les acteurs aussi différents que les opérateurs des transports combinés, la S.N.C.F., les transporteurs routiers, les collectivités locales, s'associent pour rechercher une meilleure coopération, une meilleure combinaison des modes de transport. Et en même temps, il est clair que cela nécessite un effort d'imagination sur le plan du montage et de l'organisation des transports combinés, sur le plan tarifaire et sur le plan financier. Ce sont des questions donc, et nous prendrons naturellement en compte dans notre réflexion les observations que vous avez faites à ce sujet. Cela nécessite sans doute aussi que soient recherchées de manière concertée et réaliste, ce que vous avez appelé de nouvelles solidarités et peut-être une meilleure répartition des risques dans le respect des intérêts de chacun.

Enfin, et cela rejoint une préoccupation que vous avez également évoquée, il convient de rechercher comment aider les petites et moyennes entreprises - et nous y sommes tout à fait attentifs sachant leur nombre dans ce secteur des transports routiers - à s'organiser et pour celles qui le souhaiteraient, à se regrouper, pour apporter leur contribution aux transports combinés. La recherche de matériels optimisés et produits en série peut être, notamment pour ces PME et aussi pour l'ensemble des entreprises, d'un apport intéressant et vous savez que notre démarche vise précisément à faire en sorte que chacun trouve sa place, et à ce qu'il y ait une bonne complémentarité entre les entreprises grandes ou moyennes qui jouent évidemment un rôle extrêmement important et qui sont bien placées pour avoir le maximum d'efficacité, de capacité à répondre aux lois du marché, mais en même temps la présence de petites et moyennes entreprises qui apportent leurs services spécifiques, leur souplesse, leur capacité d'adaptation. Il faut donc qu'il y ait une bonne imbrication, une bonne complémentarité entre ces différents intervenants; il faut aussi par conséquent réfléchir, s'agissant du transport combiné, pour trouver des solutions.

voilà ce que je voulais dire ayant naturellement conscience de ne pas avoir répondu dans le détail à toutes vos questions. mais aussi bien l'objet de notre rencontre d'aujourd'hui était-il plutôt de souligner l'importance des problèmes à résoudre et d'accomplir un pas vers leurs solutions; et je pense que c'est bien de cette façon que nous agissons.

vous m'avez posé en terminant une sorte de question de confiance, si je puis dire, en me demandant si vous pouviez conseiller à vos confrères de s'orienter vers les transports combinés. Vous avez raison de dire que vous êtes dans un domaine où il faut savoir prévoir les moyens, et les prévoir à long terme parce que les investissements sont lourds.

En bien, je voudrais dire que vous pouvez le faire sans hésiter. A mon sens et au sens du Gouvernement, il est bien évident que la place du transport combiné doit grandir. Nous avons de ce point de vue un retard par rapport à certains de nos voisins, essentiellement l'Allemagne Fédérale et c'est un retard que nous devrions combler, dans le souci précisément qui est le vôtre dans ce secteur des transports comme de manière générale, dans l'économie nationale, de renforcer l'efficacité de notre appareil de production et d'échange et sa capacité à répondre aussi bien aux besoins du marché intérieur qu'aux exigences de la compétition internationale.

C'est donc une technique et un secteur d'avenir que celui dans lequel vous travaillez et vous pouvez à mon sens envisager cet avenir avec confiance.

En terminant, je voudrais confirmer effectivement mon accord pour que le transport combiné soit représenté dans le futur Conseil National des Transports, dès lors que le Sénat aura bien voulu adopté la loi d'orientation et que nous aurons publié, mais nous sommes à pied d'oeuvre, croyez-le, tous les textes nécessaires.

Je vous remercie de votre attention.

groupement national des transports combinés

GNTC

22, RUE DE CHATEAUDUN, 75009 PARIS, TEL. (1) 280.10.49

Monsieur le Ministre d'Etat,

Mesdames, Messieurs,

Je tiens tout d'abord à vous remercier, Monsieur le Ministre, au nom de tous les membres du G.N.T.C., d'avoir bien voulu - malgré vos lourdes responsabilités et un emploi du temps très chargé - être parmi nous aujourd'hui afin de manifester l'intérêt que vous portez à notre activité de transporteur combiné rail-route.

Nous apprécions également la présence de :

- Monsieur WALRAVE, Conseiller Technique du Premier Ministre,
- Monsieur MARTINAND, Directeur du Cabinet de M. FITERMAN,
Des membres de ce Cabinet,
- Monsieur PERROD, Directeur des Transports Terrestres et ses collaborateurs,
- Monsieur VACQUIER, Président du Conseil Supérieur des Transports,
- Monsieur FLINOIS, Directeur Commercial Marchandises de la S.N.C.F.,
- Madame SHCERMANN, Vice-Présidente de la F.N.T.R.,
- Monsieur DELSAUX, Président du Conseil National des Commissionnaires de Transport,
- Monsieur DELQUIGNIES, Président de la Fédération des Transitaires et Agents en douane,
- Monsieur CHAIX, Président de la Fédération Nationale des Affreteurs,
- Monsieur DOMEQ, Président de la Fédération des Denrées Périssables,
- Monsieur MATHIEU, Président Directeur Général de NOVATRANS et Messieurs les Administrateurs de NOVATRANS,
- Monsieur SENIZERGUES, Président Directeur Général de la C.N.C. et Monsieur BRIAUD, Directeur,
- Monsieur FRYBOURG, Président de la Commission sur les perspectives de développement du Transport Combiné.

Je remercie les représentants de la Presse de leur présence et note également, avec plaisir, celle des constructeurs de matériels utilisés par les Transporteurs Combinés.

Je voudrais dire un mot sur une absence, celle de Monsieur Jean Marie FOUACHE - Délégué Général du Groupement - décédé le 20 Novembre, pour exprimer au nom de mes collègues du G.N.T.C. la peine d'avoir perdu un ami, et je pourrais presque dire un militant du transport combiné.

Votre présence, Monsieur le Ministre, est pour le G.N.T.C. et plus largement pour le Transport Combiné, l'expression d'une orientation nouvelle des Pouvoirs Publics à l'égard de cette technique.

Vous êtes en effet le premier Ministre des Transports à honorer de votre présence l'Assemblée Générale de notre Groupement.

./.

Vous savez, Monsieur le Ministre, que le G.N.T.C. n'est pas un syndicat comme les autres. Bien sur, il a pour mission de défendre ses membres mais surtout il a pour objectif de promouvoir la technique combinée.

Ainsi, nous avons été les premiers et longtemps les seuls à demander le décontingement du transport combiné.

Nous estimons que cette technique correspond aux besoins d'une économie moderne puisqu'elle prend en compte les besoins d'économie d'énergie ou en tout cas l'objectif de consommation d'une énergie d'origine nationale, puisqu'elle intègre également les contraintes d'environnement et le nécessaire développement du progrès social.

Vous avez pu constater que le transport combiné aujourd'hui est généralement exercé par des entreprises de dimension moyenne ou grande. Il s'agit d'entreprises qui planifient leur développement au lieu d'être, comme c'est souvent le cas dans notre secteur, des entreprises qui saisissent des opportunités sans programme de développement.

C'est la raison pour laquelle nous avons - ici même il y a un an - souhaité la création d'un groupe de travail pour étudier et planifier les conditions du développement de cette technique.

Nous vous remercions d'avoir retenu notre suggestion.

Nous pensons que les travaux de la Commission FRYBOURG (c'est comme cela qu'elle est appelée dans les milieux professionnels) donneront des résultats intéressants dont la portée ne pourra être réellement appréciée que dans quelques années.

Ils aideront sûrement le transport combiné à trouver son identité.

Il n'est ni tout-à-fait un transport routier, ni tout-à-fait un transport ferroviaire. Il est le transport combiné qu'on appelle déjà transport amodal.

Son taux de croissance - pour les utilisateurs de la technique NOVATRANS - est de 10 à 15 % par an. On peut penser que dans 4 ou 5 ans son volume aura augmenté de moitié.

Mais il représente aujourd'hui environ 5 % seulement du trafic longue distance traité par route et par fer.

Son développement - il faut avoir le courage de l'admettre - se fera au détriment du trafic routier et du trafic par wagon isolé.

Cette croissance que vous souhaitez avec nous, Monsieur le Ministre, même limitée au potentiel que représente le transport combiné dans l'état actuel des choses, posera des problèmes financiers importants au plan des investissements (chantiers, engins de manutention et wagons).

Nous sommes donc favorables à ce qu'un organisme commun obtienne et répartisse les fonds destinés à financer les investissements lourds.

Il ne faudrait pas que cet organisme - par perversité technocratique - gaspille ces fonds au nom d'une politique trop volontariste, c'est-à-dire insuffisamment proche des besoins du marché.

En ce qui concerne les investissements en engins de transport, caisses mobiles et semi-remorques, réalisés par les entreprises de transport, nous ne demandons aucune aide financière. Mais nous voudrions que, pour une fois en France, on n'oublie pas les transporteurs quand on parle d'aide à l'économie. Nous souhaitons donc pouvoir pratiquer les amortissements accélérés qui vont être autorisés pour faciliter la relance.

Nous souhaitons, Monsieur le Ministre, que chacun des chantiers continue à être géré soit par la C.N.C., soit par NOVATRANS, mais surtout pas par un organisme commun.

Il est en effet nécessaire de responsabiliser le maître de l'opération.

Actuellement, deux forces de vente du transport combiné existent sur le marché: la C.N.C. et les utilisateurs de NOVATRANS.

Ces derniers - qui pour la plupart sont membres du G.N.T.C. - sont des transporteurs routiers. Ils ont estimé que tout ou partie de leur trafic pouvait - dans les conditions actuelles - être traité par transport combiné.

Nous souhaitons vivement - et cela nous paraît conforme aux objectifs de développement du transport combiné - que ces deux forces de vente subsistent mais cette coexistence ne doit pas être génératrice de désordre ou de gaspillage économique.

Nous considérons donc comme souhaitable que les conditions de vente de la traction ferroviaire à la C.N.C. et à NOVATRANS soient homogènes.

En ce qui concerne les prix de vente à la clientèle, les prix de la C.N.C. sont libres, ceux des utilisateurs de NOVATRANS sont soumis à la tarification routière obligatoire.

Ceci peut paraître illogique puisque le prix de revient du transport combiné n'a pas de rapport direct avec celui du transport routier. Si l'on examine ce problème sous l'angle du marché, l'illogisme est moins évident puisqu'il s'agit des mêmes clients.

La T.R.O. a pour objet de freiner la baisse excessive des prix de vente.

Nous souhaitons - étant donnée la situation économique - rester dans le champ d'application de la T.R.O.

Toutefois, nous admettons volontiers que le problème mérite d'être approfondi car, comme je le disais au début de cette allocution, le transport combiné tend à devenir autonome et il est probable qu'il relèvera un jour de règles spécifiques.

Monsieur le Ministre, vous avez pu constater que c'est dans un esprit constructif que j'ai formulé un certain nombre de propositions.

Un Chef d'Entreprise, Monsieur le Ministre, ne décide pas d'investir ou de ne pas investir pour aider ou gêner un Gouvernement. Il investit s'il considère que cela est conforme à l'intérêt de son entreprise.

La plus grave erreur qu'une entreprise puisse commettre est l'erreur d'investissement. La marge bénéficiaire étant faible dans le transport, le danger est plus grand.

Le G.N.T.C. voudrait donc pouvoir conseiller à nos confrères une orientation vers le transport combiné sans risquer le reproche d'avoir été un mauvais conseiller.

Nous espérons que les petites entreprises seront du nombre car nous devons réaliser les conditions de leur accès au transport combiné afin de préserver le tissu du secteur du transport qui est une des chances de notre pays.

Votre décision - l'année dernière - de créer la commission d'études sur le transport combiné, votre accord de principe au sujet de la représentation du transport combiné dans le futur Conseil National des transports - ce dont je vous suis reconnaissant - nous permettent de penser que vous nous comprenez.

Monsieur le Ministre, je vous en remercie.

LE PRESIDENT

J.-C. BERTHOD

PLACE DE LA S.N.C.F. DANS LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COMBINES

Dans la situation actuelle la S.N.C.F. assume seule * la responsabilité du développement du transport combiné en France.

Dans le cadre de sa mission globale de développement du transport ferroviaire, elle est amenée :

- à comparer la rentabilité des transports combinés à celle réalisée par wagon ;
- à arbitrer dans la situation financière qui est la sienne, entre l'opportunité des investissements nécessaires au transport combiné avec ceux utiles à d'autres aspects de l'exploitation ferroviaire ;
- à éviter l'amointrissement des recettes acquises dans le cas de transferts de trafics entre le wagon, dont la contribution dans l'état actuel des tarifs est souvent plus rémunératrice, et le conteneur ou la caisse mobile.

Le schéma de développement du transport combiné en France, présenté par M. FRYBOURG, lors de la réunion de la commission du 27 octobre 1982, apporte un éclairage totalement nouveau à la situation de la S.N.C.F. sur ce secteur du marché des transports :

- financement des "infrastructures entretenues" des chantiers de manutention hors de la S.N.C.F. ;
- exploitation de ces chantiers par un opérateur technique national, avec des organisations particulières pour chacun des chantiers (associant éventuellement des centres de décision locaux, tels que C.C.I.) ; étant bien entendu que cet opérateur pourrait sous-traiter les opérations de manutention, cas par cas, aux exploitants actuels des chantiers transports combinés. Dans tous les cas, et pour chaque chantier, la recherche d'une meilleure productivité devrait déterminer les conditions optima d'exploitation ;
- commercialisation du transport combiné par deux opérateurs distincts selon l'approche par fonds de commerce ferroviaire ou routier ;
- couverture des coûts réels de traction de la S.N.C.F. selon les prescriptions de la loi d'orientation des transports (article 6).

La S.N.C.F. adhère à ce schéma et estime ainsi définies les conditions pour une nouvelle stratégie de développement du transport combiné.

Libérée des charges d'investissements importantes exigées par le transport combiné, assurée d'obtenir au moins la couverture de ses coûts marginaux de traction, elle n'a plus de raison de protéger le trafic wagons lorsque

* avec une aide spécifique de l'état à la construction des chantiers rail-route qui, depuis 1973 est en moyenne de 7 millions par an.

PS. 10 x 11 fr

la contribution des deux systèmes de transport est sensiblement équivalente.

- . Dans sa fonction de tractionnaire pour l'ensemble des transports combinés elle est disposée à présenter à chaque opérateur un prix de traction identique par wagon de chantier à chantier, élaboré :
 - pour des trains complets spécialisés de transport combiné (que le rapprochement des opérateurs dans une exploitation unique ou dans un nombre plus grand de chantiers communs devrait faciliter), sur la base de coûts aisés à déterminer.
 - pour des groupes de wagons, transférés à partir du chantier transport combiné sur des trains spécialisés à d'autres trafics (groupages, fruits et légumes ...), sur la base de prix de revient concrets de ces trains spécialisés, augmentés des frais d'approche.
 - pour des wagons isolés, acheminés dans le lotissement RA, sur la base des prix de revient moyens du RA.

- . Dans son rôle de transporteur national, la S.N.C.F. souhaite participer activement au développement du transport combiné. Préoccupée de mieux insérer l'offre du conteneur ou de la caisse mobile dans la palette des produits ferroviaires proposés à ses clients, la S.N.C.F. étudie et recherche l'organisation commerciale la plus efficiente pour présenter aux chargeurs l'offre ferroviaire des transports combinés.

En ce qui concerne le schéma d'organisation futur discuté par la Commission, la S.N.C.F. considère que les camionnages (distribution ou enlèvement des engins de transport combiné) doivent nécessairement être effectués par l'opérateur qui commercialise.

De même, dans la situation actuelle de disparité du parc de wagons porteurs, il paraît difficile de dissocier l'exploitation des wagons porteurs de l'intervention de chaque opérateur. Seule l'uniformisation des matériels pourrait à terme permettre d'envisager une gestion commune des wagons.

Pour les autres fonctions d'exploitation, il paraît possible de les confier, avec toutes les particularités propres à chaque chantier, à l'opérateur technique responsable.

(2ème PARTIE - CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS)

Pour conclure, et afin de pouvoir déboucher sur des propositions, nous rappellerons que le Transport Combiné (ou mixte) est organisé, en FRANCE, autour de deux Sociétés.

L'une, la C.N.C., est au service des Chemins de Fer, chargée d'offrir une technique (la "boîte"), qui permet à ces derniers de concurrencer la route.

L'autre, NOVATRANS, est une Société indépendante, au service des transporteurs routiers, qui leur permet de profiter des avantages d'acheminement que procurent les Chemins de Fer.

Compte-tenu de cette donnée, nous pouvons examiner successivement les 3 niveaux d'activités de ces deux organismes.

- les activités commerciales (la vente)
- les activités d'exploitation (manutentions et acheminements)
- les activités financières (les investissements)

I. LES ACTIVITES COMMERCIALES

Tout indique que ces activités doivent être séparées.

En ce qui concerne la C.N.C., il semble très souhaitable qu'elle "annonce la couleur" sans ambiguïté auprès de ses clients-chargeurs : c'est une Société ferroviaire, qui ne connaît que les acheminements ferroviaires, mais qui offre, sous forme de service complémentaire, le pré (ou post) acheminement routier.

En ce qui concerne NOVATRANS, il faut au contraire éviter de se présenter comme une Société ferroviaire. Les réticences naturelles qu'éprouve un transporteur routier à l'idée de confier au Chemin de Fer, son véhicule, son chargement, sa réputation, son fonds de commerce, pourraient se transformer en une véritable hostilité, s'il n'existait pas entre les deux une société amie, d'essence routière et politiquement indépendante du Chemins de fer.

La situation actuelle doit donc être maintenue.

Toutefois, certains points pourraient être précisés.

En effet, si la C.N.C. s'adresse directement aux chargeurs, rien ne l'empêche de s'adresser aussi aux transporteurs routiers, c'est-à-dire aux clients de NOVATRANS. Comme, de plus, elle achète à la S.N.C.F. à un prix péréqué, elle pourrait pratiquer une politique tarifaire d'attaque sur le marché des transporteurs routiers.

Nous avons vu que ce n'est pas le cas, mais rien n'empêche, en théorie, que la C.N.C., qui est déjà concurrente des clients de NOVATRANS, devienne concurrente de NOVATRANS.

NOVATRANS, de son côté, peut théoriquement s'adresser directement aux chargeurs et devenir aussi concurrente de la C.N.C.

Nous avons vu que la chose n'est pas possible dans les faits, d'une part en raison d'un tarif dissuasif, d'autre part parce que NOVATRANS ne peut pas devenir concurrente de ses clients.

La situation est donc convenablement réglée dans les faits, mais non dans les principes.

C'est pourquoi nous présenterons les deux propositions suivantes :

PROPOSITION N° 1

Bien définir, dans le principe, les marchés respectifs de la C.N.C. et de NOVATRANS, et organiser, dans les faits, la séparation de ces marchés.

PROPOSITION N° 2

Effectuer les mêmes opérations en ce qui concerne les marchés respectifs de la C.N.C. et les clients de NOVATRANS.

La mise en oeuvre de cette deuxième proposition peut prendre plusieurs formes, mais l'essentiel est que la C.N.C. ne puisse pas "attaquer" la clientèle des clients de NOVATRANS.

L'un des problèmes sera de définir à partir de quel niveau un chargeur sera "attaquable" ou non par la C.N.C. Deux critères peuvent être pris en considération :

- proportion des chargements que le chargeur remet respectivement à la route pure et au transport combiné,
- proportion de son trafic total que le transporteur combiné effectue par la route ou par NOVATRANS.

On peut aussi songer à prendre en compte la propriété ou la maîtrise du matériel de transport routier. Enfin, le cas des transporteurs pour compte propre doit aussi être examiné.

On voit que le problème n'est pas simple, et on rappellera à ce sujet qu'aujourd'hui, dans l'ensemble, il est plus théorique que réel.

Enfin, dans le domaine de la politique tarifaire, nous présenterons la proposition suivante :

PROPOSITION N° 3

Examiner la possibilité d'une politique tarifaire permettant l'accès au Transport Combiné des frets relativement "pauvres" (classes élevées de la T.R.O.)

II. LES ACTIVITES D'EXPLOITATION

1. Les chantiers

On a vu que les moyens de manutention sont, en définitive, convenablement utilisés. On a vu, aussi, qu'il y a une limite à la mise en commun de ces moyens.

On peut cependant, selon toute vraisemblance, améliorer le rendement de ces engins en les mettant en commun.

NOVATRANS a, dans le passé, fait des propositions dans ce sens, telles que l'utilisation des engins indifféremment par le personnel des deux Sociétés, ou encore la coordination des investissements (problème traité plus loin) ou la création d'une (ou plusieurs) Sociétés communes de manutention.

Quoi qu'il en soit, nous ferons la proposition suivante :

PROPOSITION N° 4

Rechercher tous les moyens d'utilisation commune des moyens de manutention, dans le but d'abaisser les coûts.

2. Les acheminements

Dans la mesure où les trafics des deux Sociétés s'effectuent sur les mêmes itinéraires, et avec des horaires compatibles, la S.N.C.F. peut trouver avantage à constituer des trains communs, ce qui peut déboucher sur une baisse des prix de vente aux deux Sociétés.

La S.N.C.F. pratique déjà la chose, mais une meilleure concertation pourrait permettre une utilisation plus systématique de trains complets communs.

PROPOSITION N° 5

S'efforcer, dans la mesure compatible avec les exigences commerciales et d'exploitation, de réaliser des trains complets communs entre la C.N.C. et NOVATRANS.

Toujours dans le domaine des activités d'exploitation des améliorations peuvent être entreprises, principalement au niveau technique permettant de supprimer certains freins. C'est pourquoi, nous présenterons la proposition suivante :

PROPOSITION N° 6

Examiner toute mesure d'ordre technique de nature à faciliter le développement du Transport Combiné, principalement dans les domaines suivants :

- Gabarit ferroviaire
- Poids par essieu ferroviaire
- Dérogations au code de la route pour le matériel de Transport Combiné
- Exonération des taxes liées à des caractéristiques techniques (taxe à l'essieu,...)

III. LES ACTIVITES FINANCIERES

Nous avons vu que les investissements se situent à trois niveaux, que nous reprendrons successivement ci-dessous.

1. Les engins routiers.

En ce qui concerne NOVATRANS, ces investissements sont réalisés par le client transporteur, et tout porte à croire que ce système doit être maintenu.

Notons une conséquence regrettable de cette situation : la tendance à la diversification du parc, alors que des économies pourraient être obtenues par l'harmonisation de ce parc.

Mais, ceci est une conséquence de l'individualisme des transporteurs routiers, et surtout du fait qu'ils s'adaptent avec une grande souplesse aux besoins de leurs clients. Ils achètent les véhicules adaptés à ces clients, et il appartient à NOVATRANS de s'en accommoder.

On pourrait cependant poursuivre les efforts déjà en cours, visant à atténuer la diversité du matériel.

Ceci pourrait se faire par le biais d'une éventuelle aide des Pouvoirs Publics à l'investissement en matériel routier apte au transport combiné.

Quoi qu'il en soit, nous formulerons la proposition suivante :

PROPOSITION N° 7

S'efforcer d'harmoniser au niveau technique les véhicules routiers de transport combiné.

En ce qui concerne le financement proprement dit, on peut songer à créer une Société de financement, qui donnerait en location les véhicules (semi-remorques, caisses mobiles, châssis porteurs) aux transporteurs. Cette Société pourrait d'ailleurs intéresser la C.N.C. pour le financement de ses propres matériels (conteneurs ou caisses).

Nous ferons donc la proposition suivante :

PROPOSITION N° 8

Mettre à l'étude une Société de financement de matériel de Transport Combiné.

2. Les wagons.

Dans la mesure où la C.N.C. et NOVATRANS utilisent en partie la même technique (caisse mobile), et aussi dans la mesure où il existe des wagons susceptibles de transporter aussi bien des caisses que des conteneurs ou des semi-remorques (wagon poche), on peut envisager que les deux Sociétés utilisent du matériel commun.

Cette mise en commun peut aller du prêt de wagons "au coup par coup", jusqu'au financement en commun d'un parc, en passant par la constitution d'un pool d'exploitation.

Nous ferons donc les deux propositions suivantes :

PROPOSITION N° 9

Mettre à l'étude les possibilités d'exploitation en commun des wagons.

Il faut noter, à ce propos, que si NOVATRANS n'est pas opposée à l'idée d'un pool, il faut sauvegarder à tout prix le haut degré d'utilisation de ses wagons, qui constitue la source de son équilibre financier.

PROPOSITION N° 10

Mettre à l'étude une Société de financement des wagons de Transport Combiné.

3. Les engins de manutention

La C.N.C. utilise exclusivement la manutention verticale, et ce sera bientôt le cas pour NOVATRANS.

Malgré les différences que nous avons mentionnées précédemment, on peut espérer une certaine normalisation des engins de manutention, qui pourrait déboucher sur une acquisition en commun génératrice de meilleurs prix.

Nous formulerons donc les deux propositions suivantes :

PROPOSITION N° 11

Harmoniser au niveau technique les engins de manutention.

PROPOSITION N° 12

Mettre à l'étude un financement commun de ces engins.

4. Les chantiers

On a vu que les possibilités de chantiers communs sont limitées, et on en a vu les raisons.

Cependant, il est apparu que l'intérêt de toutes les parties est de développer l'utilisation, voire le financement en commun des chantiers (qui nous intéresse ici)

A ce niveau de financement, un obstacle actuel réside dans la différence de statuts entre les chantiers C.N.C. (financement C.N.C.) et les chantiers NOVATRANS (financement S.N.C.F. + Etat).

C'est à notre avis une raison supplémentaire qui justifie nos propositions.