

...7.

PROPOSITION N° 13

Mettre à l'étude la création de chantiers communs.

PROPOSITION N° 14

Mettre à l'étude un financement commun de tous les chantiers, qu'ils soient communs ou non.

Pour conclure, on remarquera que les propositions n° 7, 10, 12 et 14 traitent de financement en commun.

Nous rappellerons que ce problème a déjà été abordé par NOVATRANS dans une note du 10 Novembre 1981, remise au Cabinet de Monsieur le Ministre des Transports, et intitulée "Transport Combiné Rail Route : Investissements nécessaires".

Nous en extrayons les paragraphes suivants, qui restent, selon nous, d'actualité, qui répondent à ces questions de financement en commun, et qui pourraient constituer une proposition n° 15.

"On peut aussi songer à créer un organisme nouveau (société, G.I.E., nouvelle association, etc...), habilité à recevoir à la fois des subventions et des crédits, et pouvant se charger lui-même des investissements. Un tel organisme, placé sous le contrôle de tous les partenaires, et géré par eux, constituerait une sorte d'"organisme de financement du Transport Combiné".

Sa fonction consisterait à coordonner les investissements entre les trois niveaux déjà mentionnés, et ceci par les deux moyens principaux suivants :

- attribution des subventions pour la création de chantiers (rôle actuel de l'Association),
- acquisition de matériel roulant (ferroviaire ou routier) grâce à des prêts bénéficiant d'avantages divers, puis mise à disposition de ce matériel auprès des intéressés.

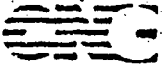
Ainsi, les partenaires du transport combiné pourraient bénéficier d'un instrument de financement unique, apte à recevoir des subventions, capable de faire appel sur une grande échelle au marché financier.

La présence de banques dans cet organisme est concevable.

Une telle solution permettrait sans doute la meilleure coordination possible des investissements, et conférerait un surcroît de dynamisme à l'activité rail-route."

Cette proposition visait uniquement le trafic traité par NOVATRANS. Elle peut évidemment s'étendre au trafic traité par la C.N.C.





LE PRÉSIDENT  
DIRECTEUR GÉNÉRAL

COPIE

PARIS, le 8 Novembre 1982

Monsieur l'Ingénieur Général,

OBJET : Commission sur les perspectives de développement des transports combinés.

A l'issue de la réunion du 27 Octobre dernier de la Commission dont vous assumez la présidence, M. BRIAUD m'a fait part de votre souhait d'obtenir des principaux participants une prise de position sur les "recommandations" qu'il leur paraît utile d'insérer dans votre rapport final.

Pour déférer à ce souhait, je m'empresse de vous adresser ci-joint une "Note de réflexions" en 5 points, qui constitue l'avis de la Direction Générale de la C.N.C. - sur la façon dont elle conçoit son propre avenir, dans une perspective harmonieuse de développement des transports combinés en France -.

J'en ai délibérément écarté les sujets qui me paraissent à la limite de portée des réflexions entrant dans le champ de la mission qui vous a été confiée par M. le Ministre d'Etat, Ministre des Transports.

C'est ainsi, par exemple, que le montage technico-tarifaire auquel adhère la C.N.C. pour une partie de son trafic international (Société Coopérative INTERCONTAINER) aurait pu faire l'objet d'un sixième point de réflexion dans la mesure où certains aspects de ce montage pourraient, après remise en cause avec nos partenaires étrangers, acquérir une dynamique plus efficace. Mais comme il s'agit d'un débat de caractère international qui dépasse le territoire de la Communauté Européenne elle-même puisque de nombreux réseaux des Pays de l'Est y sont parties prenantes, je ne suis pas certain qu'il trouve sa place dans les travaux de la Commission que vous animez. C'est pourquoi je ne le cite que pour mémoire.

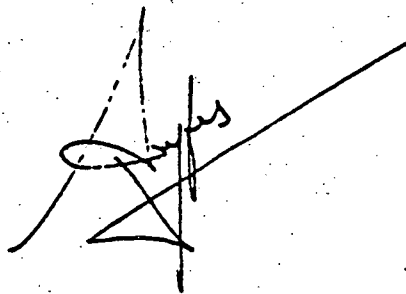
.../...

Monsieur Michel FRYBOURG  
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées  
Inspection Générale de l'Équipement  
et de l'Environnement  
64, rue de Javel

5015 PARIS

Bien entendu, M. BRIAUD et moi-même restons à votre entière disposition pour vous apporter tous commentaires ou explications complémentaires que vous souhaiteriez obtenir après avoir pris connaissance de nos observations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ingénieur Général,  
l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Senizergues', written over a large, stylized 'A' shape.

Pierre SENIZERGUES

NOTE DE REFLEXIONS DE LA C.N.C.

---

La Direction Générale de la Compagnie Nouvelle de Conteneurs, 20 rue Hector Malot à PARIS (12<sup>ème</sup>), estime qu'il serait utile d'intégrer les réflexions ci-après dans les "recommandations finales" que M. Michel FRYBOURG, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, estimera devoir présenter dans son Rapport à M. le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, sur les perspectives de développement des transports combinés en France.

---

1°) Maintien de l'identité juridique et de la marque commerciale de la C.N.C.

L'expérience des années 1970 à 1975 a démontré que, lorsque les trois facteurs concourant à la production du transport combiné (personnel ayant le "savoir-faire" technico-commercial, réseau de chantiers et parc de wagons spécialisés) ne sont pas placés sous une même autorité, la S.N.C.F. éprouve de très grandes difficultés à développer et même simplement à maintenir ce qu'il est convenu d'appeler son "fonds de commerce ferroviaire" dans ledit transport combiné.

Il est donc indispensable - sous peine de reconstituer des freins au développement du transport combiné en France et de mettre ainsi en péril "le fonds de commerce ferroviaire" en question - de maintenir les trois facteurs susvisés sous une autorité unique, du type de la C.N.C. actuelle.

Comme, par ailleurs, le développement de la C.N.C. est strictement lié à son aptitude à présenter aux chargeurs divers - y compris les routiers - l'image d'une filiale qui se démarque nettement de celle de sa maison-mère, il est bien évident que le rattachement pur et simple de la C.N.C. à la S.N.C.F. serait une erreur catastrophique, de nature à laisser le champ libre à une maîtrise complète des transports combinés par la route.

D'où la nécessité absolue :

- a) de maintenir à la C.N.C. son identité juridique de filiale, qui a l'avantage de la "distancer" de la maison-mère, dans l'esprit de sa clientèle propre, tout en la laissant dans l'obédience du groupe ferroviaire pour ce qui est de la définition de la stratégie commerciale commune ;

- b) de sauvegarder sa marque commerciale, y compris son sigle, qui ont acquis maintenant une notoriété certaine auprès du public de chargeurs auquel s'adresse son offre spécifique.

2°) Alignement progressif des conditions de départ des deux opérateurs de techniques combinées. (C.N.C. et NOVATRANS)

Afin de progresser dans la transparence des coûts du transport combiné pour la collectivité publique, il paraît très souhaitable, sinon indispensable, que les "conditions de départ" faites aux deux opérateurs deviennent identiques dans tous les domaines.

Il est donc nécessaire de rapprocher par étapes successives ce qui peut actuellement les séparer dans les domaines suivants :

- conditions tarifaires d'achat,
- statut des wagons (wagons de particuliers et wagons "réseau"),
- statut des chantiers,
- investissements,
- etc ...

Tous ces rapprochements seraient à concevoir dans un délai à définir clairement et qui pourrait, par exemple, coïncider avec la période quinquennale du IX<sup>ème</sup> Plan (1984 - 1988).

Parmi les mesures d'égalité de traitement indispensables, la plus administrativement évidente est celle qui consiste à ce que dans les montages d'avenir de la D.T.T., les Sociétés C.N.C. et NOVATRANS soient rattachées au même Service et placées sous la même tutelle.

3°) Exploitation des chantiers - Echanges de prestations entre les deux Sociétés opératrices.

Il est absolument nécessaire de maintenir l'identité des deux Sociétés opératrices.

En effet :

- d'une part, elles ont chacune leur image de marque bien distincte ;
- d'autre part, les conditions d'exploitation de leurs chantiers respectifs présentent des spécificités propres.

C'est ainsi, par exemple, que la fonction de stockage des boîtes (conteneurs et caisses mobiles), qui n'existe qu'à la C.N.C., se ressent jusque dans le dessin des cours.

Bien entendu, la séparation de principe des deux exploitations n'exclut en rien la possibilité pour chacune des deux Sociétés de confier ses manutentions à l'autre dans les chantiers gérés par celle-ci. Cette pratique, déjà courante, doit continuer de demeurer un objectif commun aux deux Sociétés, selon des conditions à définir de façon précise.

#### 4°) Financement des infrastructures des chantiers.

Ce qui pèse actuellement le plus sur les résultats d'exploitation de la C.N.C., c'est la charge financière des infrastructures des chantiers, tant en ce qui concerne leur acquisition que leur entretien.

Cette pesanteur est la cause la plus directe de l'importance des frais financiers qui représentent le prix -extrêmement élevé- qu'elle doit payer pour assurer son développement.

L'état actuel de la trésorerie de l'entreprise ne permet plus d'envisager le financement autonome des investissements de développement et d'entretien de ses infrastructures.

La Société NOVATRANS rencontrerait des difficultés analogues si, pour aligner les conditions de départ, elle avait à financer les infrastructures de chantiers.

La prise en charge par les Pouvoirs Publics des charges financières concernant la construction des chantiers nouveaux, l'extension éventuelle et le gros entretien des chantiers existants, paraît indispensable au développement des transports combinés, le cadre dans lequel jouerait cette aide financière restant à définir (peut-être une Société commune de financement, peut-être un fonds commun de développement, etc ...).

#### 5°) Financement des appareils de levage et de manutention.

La C.N.C. doit continuer d'assurer les charges financières inhérentes à l'acquisition et à l'entretien de son outillage technique de levage et de manutention (portiques, grues, etc ...) sauf, bien entendu, dans les cas de transfert d'exploitation sur des sites nouveaux pour cause d'utilité publique.

Toutefois, cet outillage technique lourd présentant la plupart des caractères administratifs d'un outillage public (à l'instar de celui des ports et des aéroports) il est indispensable que son acquisition et son entretien bénéficient de montages financiers adaptés à leur vocation publique (accès à des prêts à taux bonifiés, par exemple).





Paris, le 3 Décembre 1982

162/12/82

*à l'attention de M. P. SALINI*

NOTE RELATIVE AUX TRANSPORTS COMBINES

- Réflexions de l'Union des Offices des Transports et des P.T.T. sur la note personnelle remise par Monsieur SALINI, rapporteur de la Commission "Transports combinés"

1 - Maintien des identités juridiques et commerciales des deux opérateurs.

Sans objection. Encore que le problème de la prospection commerciale mérite d'être évoqué.

- . d'une part vis à vis des chargeurs (notamment C.N.C. et caisse mobile),
- . d'autre part vis à vis des transporteurs routiers - Sous quelle forme leur offrir un produit attrayant au regard :

- des conditions techniques
- financières (tarification)
- sociales.

2 - Réalisation, gestion, entretien, développement des chantiers.

La création d'une entité maître d'oeuvre des chantiers paraît de nature à pouvoir en développer l'efficacité :

- au niveau de l'organisation
- de la recherche de gains de productivité
- de l'approche d'une clientèle diversifiée
- du développement vers des fonctions complémentaires ou annexes.

Dans cet esprit, il s'agirait d'en confier la maîtrise à un organisme suffisamment indépendant pour pouvoir offrir des prestations, tant aux chargeurs qu'aux transports de tous modes, dans un strict esprit d'objective neutralité.

A cet effet, un établissement public et singulièrement les C.C.I. paraissent bien placées pour assurer cette fonction.

Des rapides contacts pris avec divers Offices des Transports et diverses Compagnies Consulaires, il ressort que les C.C.I. soucieuses du développement économique et de l'animation de leur circonscription ne peuvent qu'être favorables à l'étude d'opportunité d'implantation de telles plateformes et au vu des résultats ne manqueront pas de prendre leurs responsabilités et de prendre la part qui leur incombe, y compris sur le plan financier.

./.

Sans doute n'est-il pas contestable que gérant déjà une bonne part des aéroports et ports fluviaux, ainsi que certains centres routiers, une telle opération rentre dans le cadre de leur mission.

Elles citent à titre d'exemple des opérations de ce genre montées à BORDEAUX (Bugles), METZ (Garolor), MULHOUSE (centre routier de SAUSHEIM), PARIS/Terminal, ou en cours de montage (MARSEILLE).

Toutefois, elles émettent les réserves suivantes :

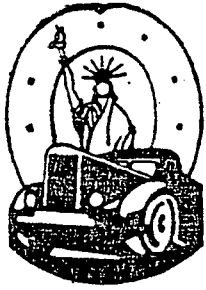
- les implantations comme les extensions ne doivent pas être planifiées, mais répondre à un besoin ;
- elles s'interrogent sur l'opportunité de créer un organisme national de transports combinés. Si cela peut se justifier s'agissant du financement des chantiers à partir de fonds de l'Etat, en revanche la gestion des installations par un organisme national ne saurait satisfaire les besoins régionaux sans distorsion, paraît contraire à l'esprit de la régionalisation et risquerait de remettre en cause le libre choix de l'utilisateur.

- Financement.

Les C.C.I. souhaiteraient des précisions relatives au montage financier de l'opération. Les propositions laissent prévoir des crédits du budget général.

Il n'y aurait que des avantages à y associer toutes les parties intéressées :

Collectivités territoriales,  
Transporteurs,  
Chargeurs,  
.....



U. N. O. S. T. R. A.

UNION NATIONALE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DE TRANSPORTEURS ROUTIERS AUTOMOBILES  
(Livre III - Titre 1<sup>er</sup> du Code du Travail)

FÉDÉRATION NATIONALE DES PETITS ET MOYENS TRANSPORTEURS

80, rue Jules Ferry 93177 BAGNOLET CEDEX Tél. (1) 360.02.36

JLV/LP - 82/897

LE LUNDI 13 DECEMBRE 1982

OBSERVATIONS DE L'UNOSTRA  
SUR LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT  
DU TRANSPORT COMBINE

REMARQUE LIMINAIRE

Au stade actuel d'élaboration des travaux de la Commission, il serait présomptueux d'avancer des propositions qui présentent un caractère original, eu égard à la richesse des échanges et des discussions qui se sont déroulés dans les divers groupes chargés d'examiner les aspects multiples du transport combiné.

Pour cette raison, l'UNOSTRA se limitera à rappeler des idées qui doivent constituer à son avis, l'orientation à suivre pour la définition d'une politique visant à développer le transport combiné.

I - LE TRANSPORT COMBINE ET SES LIMITES

Il faut être conscient que dans les conditions actuelles d'exploitation, les impératifs techniques liés à ce genre de trafic : notamment le respect des horaires, la régularité et l'équilibre dans les relations, constituent une limite matérielle à une généralisation du transport combiné.

Cette constatation amène une interrogation :

- Faut-il envisager le développement du transport combiné, à partir des conditions techniques actuelles ?

Dans le cas d'une réponse positive, les limites de ce développement doivent être cernées relativement facilement.

- Faut-il au contraire envisager un développement du transport combiné en adoptant les impératifs techniques de fonctionnement de manière à étendre ses possibilités ?

II - LE TRANSPORT COMBINE ET LA PROFESSION

Les structures de la profession et notamment le fait que 86% des entreprises emploient moins de 10 salariés, doivent être toujours présentes à l'esprit. En effet, si l'on ne tient pas compte de cette donnée essentielle, le développement du transport combiné, pour souhaitable qu'il soit, risque de conduire à privilégier les entreprises structurées au détriment des autres.

En résumé, il faut rendre accessible au plus grand nombre possible d'entreprises, le transport combiné, étant entendu qu'un effort d'organisation devra être entrepris par celles-ci, mais en tout état de cause, leurs structures techniques et commerciales ne pourront être radicalement transformées et resteront celles de petites et moyennes entreprises.

### III - DES GRANDES ORIENTATIONS

Pour sa part, l'UNOSTRA souhaite que la commission puisse retenir, parmi les orientations qui seront choisies, les points suivants :

#### Engagement à moyen terme sur la technique mixte

Il est important que les entreprises qui s'engagent dans le transport combiné, soient assurées que leurs investissements ne seront pas rendus obsolètes par l'introduction de nouvelles techniques avant la période d'amortissement correspondante.

#### Tarifification

- Ce point est particulièrement important. Le tarif doit être compétitif ce qui implique que la S.N.C.F. qui assume la traction ferroviaire du transport combiné joue exclusivement un rôle de prestataire de services et non pas celui d'organisateur de transport.

- le tarif en lui-même une fois son niveau défini, doit permettre par ses structures d'assurer une véritable égalisation des conditions de concurrence entre les entreprises, quelles que soient leurs dimensions qui ont recours au transport combiné. S'il n'en était pas ainsi, nous courons le risque de voir se reproduire les distorsions qui existent actuellement entre les grandes entreprises et les petites en ce qui concerne l'accès direct au marché des transports et à sa maîtrise.

- on peut toutefois tenir compte du volume de trafic en prévoyant une faible dégressivité mais qui ne devrait en aucun cas se traduire par des différences importantes.

- une première approche pourrait consister à maintenir le principe de la T.R.O. pour le transport combiné mais en veillant à ce que les possibilités offertes par ses conditions d'application, ne se traduisent pas par des écarts trop grands, ce qui fausserait la concurrence.

#### Utilisation du transport combiné

- l'idéal serait de substituer à la notion de trafic régulier, et équilibré, la notion de trafic à la demande.

Pour reprendre un terme maritime, on pourrait dire que le transport combiné pourrait s'ouvrir au "tramping".

- cette notion implique un effort de recherche vers l'utilisation de ce que l'on appelle la "chaussée roulante"

- de plus, dans un souci de productivité, et d'amélioration des conditions sociales, on pourrait également rechercher les moyens d'utiliser le transport combiné pour les retours à vide à longue distance, lorsqu'ils existent. Ceci permettrait notamment d'éviter la dégradation du prix du transport, plus particulièrement élevée pour les frets, faussement dénommés "frets de retour" en oubliant qu'ils constituent les "frets d'aller" des transporteurs locaux.

PARIS le 25 Novembre 1982 .

Monsieur Patrice SALINI  
Ministère des Transports.

Nous vous prions de trouver ci-après les commentaires de la section syndicale CFDT de la CNC après lecture du projet (Ière phase = bilan ) de rapport de synthèse sur les transports combinés remis en CE en Octobre dernier: nous escomptons bien que la partie "Propositions" qui normalement doit suivre ce rapport, nous sera communiquée en temps utile.

En préliminaire nous tenons à souligner :

- I- Qu'ils ont pour but essentiel d'apporter notre contribution à la volonté politique de réorganiser les transports pour mieux servir la collectivité aux moindres coûts, théorie qui nous semble économiquement plus valable que celle visant au démantèlement du patrimoine transport au seul bénéfice d'intérêts privés telle que la pratiquait l'ancien contexte .
  - II- Que notre souci n'est pas d'imposer notre schéma de réorganisation car nous comptons bien sur le Gouvernement pour prendre les mesures nécessaires et s'en donner les moyens, après analyse des rapports des instances officielles, et recueil des avis des organisations syndicales.
- Nous pensons que notre rôle est avant tout de défendre les intérêts des travailleurs vis à vis de toute réforme structurelle de l'entreprise .

Ceci étant posé nous avons constaté que le rapport contenait des faits qui nous étaient bien connus : inadaptation qualitative et quantitative du parc CNC et du parc clients Novatrans aux marchés (existants ou potentiels) , obsolescence ou inadaptation du parc des engins de manutention, inégalité du traitement financier accordé par la SNCF à CNC et NOVATRANS..

Auxquels, à notre sens, il conviendrait d'ajouter les points suivants qui nous paraissent fondamentaux :

- 1°) Inégalité des conditions de concurrence entre rail et route du fait :

- D'une affectation de charges d'infrastructure plus bénéfique à la route qu'au rail .
- D'une réglementation du travail allègrement transgressée par les entreprises routières .
- De l'application d'une " Convention Collective des Transports Routiers " dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle contient peu de facteurs d'avancée sociale : elle privilégie l'exploitation du personnel et est une des causes de l'utilisation outrancière de la route au détriment de moyens de transports plus économiques (rail en particulier) .
- (Rappelons qu'il n'y a pas si longtemps, l'on n'hésitait pas à commencer de programmer le retour à la SNCF des cheminots détachés à la CNC, car leur statut était jugé trop contraignant par rapport à celui des agents relevant du régime général de sécurité sociale ) .

2°) Les effets néfastes des conclusions du rapport GUILLAUMAT :

Elles n'étaient pas faites pour mener à une politique harmonieuse des transports à l'intérieur de laquelle on aurait pu envisager un développement des techniques de transports combinés .

3°) La politique commerciale ambiguë de la SNCF, qui s'est dotée d'outils permettant soi-disant de concurrencer la route, (mais en restreignant leur efficacité commerciale par un contingentement de trafic ou un encadrement total) et en les plaçant de toute façon dans des conditions d'inter-concurrence préjudiciables à la fois au groupe ferroviaire et à l'économie nationale .

Cette ambiguïté s'exprime également par l'application d'une politique de rentabilité à court terme qui a conduit, pour la CNC, à des fermetures de centres, à la condamnation de la gamme des petits conteneurs....., toutes décisions prises en dehors du comité d'entreprise .

4°) La mauvaise santé financière de la CNC et de NOVATRANS :

- a) Pour la première citée (filiale SNCF): ses résultats financiers se dégradent du fait de la récession économique générale et elle vit actuellement sur des fonds publics débloqués soit par la SNCF (sous forme de "ligne de crédit" remboursable à terme) soit par le Crédit National: elle est donc tributaire de ces deux organismes (ex: PV du C.E sur le bilan d'exploitation et I de la CNC) .

organisme officiel (B.I.P.E , I.N.S.E.E ...) ne prédisent actuellement une reprise d'activité pour 1983 . Dans ces conditions qu'en ira-t-il du remboursement des sommes avancées ?

b) Pour la seconde (société privée): il convient de rappeler:

- L'ambiguïté de sa fondation qui repose sur un accord conclu entre la SNCF et la FNTR-société et organisation à intérêts apparemment peu conciliables-pour assurer la promotion (?) du trafic rail-route .
- Que cette société a déjà été sauvée d'une liquidation grâce aux aides financières accordées par l'ex-gouvernement (souci de préserver l'emploi ou souci de préserver un seuil de dividendes correct pour les actionnaires ? ) .
- Que la concurrence aberrante qu'elle fait à la CNC repose sur l'exploitation d'un type de matériel (les "caisses mobiles") dont les caractéristiques techniques ne permettent pas les mêmes facilités de calage et de gerbage que les conteneurs classiques .

NOTA-Les frais de construction de ces "caisses mobiles" sont certes moindres mais leurs solidité et longévité risquent d'en être diminuées. Leur secteur d'activité se trouve limité à l'Europe .

EN CONCLUSION

Compte tenu de cet ensemble de faits nous estimons que :

Premièrement ; La CNC, mieux équipée , mieux implantée et bénéficiant d'une plus grande expérience devrait absorber NOVATRANS (secteur activité "conteneurs" et ses agents ) .

Secondement ; Dans l'intérêt national et dans celui des travailleurs rattachés à ce secteur d'activité-et pour des raisons économiques, politiques, historiques -l'ensemble " CNC + NOVATRANS " doit être rattaché à la SNCF sous forme de service autonome, du genre SERNAM, avec :

- Maintien des acquis, en attendant que les agents du régime général qui pourraient y prétendre soient assimilés au statut de cheminot sur la base du volontariat .

La SNCF retrouverait ainsi une des activités dont elle avait été privée ( pour des raisons qui n'ont jamais été clairement définies ) et

4-

qu'elle peut parfaitement assumer, à notre avis, compte tenu de son poids, de ses infrastructures, de ses moyens et ce aux meilleures conditions d'économies pour la collectivité ( à la condition bien sûr qu'on lui donne les moyens nécessaires ) .

Economiquement parlant il faut choisir et être clair, car l'on ne peut à la fois créer la Société Anonyme et dans le même temps défendre le secteur Nationalisé dont nous dépendons largement, tant il est vrai que ces deux systèmes ne peuvent raisonnablement prétendre à une co-habitation sous la même "entité" .

Nous pensons avoir, par la présente, exprimé clairement notre point de vue sur le sujet : nous n'avons nullement l'intention d'y revenir mais suivrons avec toute l'attention souhaitable l'évolution d'un problème que nous jugeons vital .

P.S. : Cette position de la Section CFDT est prise en total accord avec l'Union Fédérale des Cheminots CFDT et s'inclue parfaitement dans les objectifs définis par celle-ci.

Union des Syndicats C.F.D.T.  
de la SCETA et de ses filiales  
67, rue de Dunkerque - 75009 PARIS  
Section C.N.C.



DECLARATION DE LA C.G.T.

COMITE D'ENTREPRISE C.N.C.

DU 25/11/82

Le syndicat C.G.T. de la C.N.C. se félicite de la communication de Monsieur SALINI devant le comité d'entreprise. En effet, celui-ci étant représentatif de l'entreprise, le C.G.T. estime qu'il ne saurait s'identifier à la seule direction de notre société.

Nous prenons acte de la convocation du 14 décembre devant la commission FRYBOURG, de l'ensemble des organisations syndicales. Notre section C.G.T. de la C.N.C. y sera représentée.

Notre point de vue sur le document du 01.09.82 doit être considéré comme un constat, et nous attendons tout particulièrement les ~~autres~~ deux autres parties de ce rapport.

- Nous approuvons dans les grandes lignes le bilan dressé par le rapporteur de la commission FRYBOURG.

- Conscients du fait que le développement du transport combiné ne doit pas se faire au détriment des intérêts de la S.N.C.F. et de son groupe, nous sommes favorables à l'extention de ce type de transport.

§ Il a fait preuve de son efficacité et répond aux intérêts de la collectivité.

§ Il peut être la source d'améliorations des conditions économiques et sociales dans le transport.

- Nous sommes d'accord sur le fait que ce trafic doit être protégé bien que nous ne sommes pas certains que l'attitude actuelle de la Direction de la S.N.C.F. soit à long terme la meilleure pour obtenir ce résultat, et il est évident que la S.N.C.F. a une attitude protectionniste vis à vis de son trafic en wagons isolés.

- Il est donc nécessaire d'aboutir à une plus grande implication du groupe S.N.C.F. dans le transport combiné, ce dans le cadre d'une réelle politique de groupe, car quoiqu'il arrive, l'utilisation de la chaîne de transport ira en se développant sous réserve d'une amélioration des prestations S.N.C.F. en général.

S'il semble nécessaire de réexaminer les conditions faites aux deux opérateurs, C.N.C./NOVATRANS, l'alignement des deux sociétés ne nous paraît <sup>pas</sup> être la bonne formule.

## POLITIQUE S.N.C.F.

Bien que la politique des transports a évolué, il lui reste beaucoup à faire pour remplir sa mission.

L'organisation actuelle de la branche marchandises S.N.C.F. comporte des insuffisances, dans son impact, ses moyens, et dans son image de marque sur le plan régional, notamment vis-à-vis des P.M.E.

## POLITIQUE C.N.C.

Admettons que dans l'imédiat, elle conserve ses prérogatives de service autonome. Elle doit devenir le principal interlocuteur de la S.N.C.F. pour la promotion et le développement du transport combiné.

Nous pensons qu'une coopération immédiate beaucoup plus large sur le plan commercial doit se faire dans les deux sens.

### CONSTAT

Les transports combinés constituent un atout majeur dans la mise en place d'un véritable Service public marchandises.

Deux opérateurs spécialisés opèrent en France ou au départ de France :

- C.N.C.
- NOVATRANS

Bien que faisant partie - à des niveaux différents - du groupe ferroviaire, ces deux opérateurs se livrent une concurrence anarchique, néfaste à la technique. Cette dualité ne permet pas une utilisation rationnelle :

- des équipements.
- du matériel
- du potentiel ferroviaire

### LES PLATEFORMES D'EXPLOITATION

La multiplication des plateformes d'exploitation voisines, entraîne le plus souvent une sous utilisation des équipements, alors qu'une utilisation optimum de ces centres permettrait :

- de diminuer les coûts
- d'améliorer la qualité du service
- d'améliorer les conditions de travail

### LES ACHEMINEMENTS

La prise en compte de manière non conflictuelle des besoins des deux opérateurs, devrait permettre à la S.N.C.F un meilleur remplissage des trains.

### LES WAGONS

Nous supportons les erreurs de la politique passée qui a conduit la SNCF à doter délibérément la CNC de wagons inaptes au transport des caisses mobiles routières.

### LA POLITIQUE COMMERCIALE

La concurrence à laquelle se livrent les deux opérateurs bénéficie aux chargeurs au détriment du groupe ferroviaire et des consommateurs.

Pour remédier à cet état de fait, le syndicat CGT/FO de la CNC propose que soit mise en place une organisation du type ci-après

Création d'un groupe d'envergure nationale - contrôlé par l'état de transports combinés.

Ce groupe aurait pour mission de promouvoir une politique des transports rail/route ménageant les intérêts de la collectivité en utilisant au maximum les possibilités du réseau ferroviaire tout en respectant les entités routières.

Ce groupe devrait être organisé de la façon suivante :

I/UN CONSEIL D'ADMINISTRATION QUADRIPARTITE

- Etat et collectivités régionales
- SNCF
- Organisations syndicales professionnelles routières
- Organisations syndicales représentatives du personnel

II/UNE EXPLOITATION COMMUNE dotée des moyens <sup>FINANCIERS</sup> ferroviaires permettant de faire face aux lourds investissements en plateformes (cours et engins de manutention)

III/UNE ENTITE COMMERCIALE CNC

IV/UNE ENTITE COMMERCIALE NOVATRANS

Chacune de ces entités recevant des directives du conseil d'administration leur permettant de connaître avec précision leur part du marché.

La forme juridique qui devrait assurer le fonctionnement de ce groupe devrait donner lieu à la mise en place d'un groupe de travail restreint auquel devrait bien évidemment être associées les organisations syndicales.

Ce groupe, nouveau sur le marché du transport en France, devrait donner lieu à la mise en place d'un statut pilote pour les entreprises de transport privées nationalisées.

Il est bien évident que sa stratégie devrait s'insérer dans la stratégie commerciale du groupe SNCF tout en tenant compte, en matière de transport, des objectifs gouvernementaux - le Ministère des transports étant chargé d'assurer la coordination.

p/le Syndicat CGT/FO  
de la CNC

E. DELNAUD

## L'AVENIR DES TRANSPORTS COMBINES

Le rapport présenté par Monsieur SALINI rapporteur de la commission "FRYBOURG" fait parfaitement ressortir les incohérences qui existent dans le secteur des techniques combinées.

A partir de ce constat, il faut avoir la volonté de mieux utiliser les outils existants, en évitant les erreurs commises précédemment.

des erreurs financières comme le transfert des chantiers de la S.N.C.F. à la C.N.C. sans dotation de capital.

des erreurs techniques : Les deux opérateurs ne disposent pas d'un parc de wagon homogène.

- Les wagons utilisés par la C.N.C. sont inaptes au transport des caisses mobiles routières.

des erreurs commerciales : Les deux opérateurs ont des conditions d'achat fer très différentes.

### LES PLATEFORMES :

La multiplication des plateformes souvent voisines, entraîne une sous-utilisation des équipements, alors qu'une utilisation optimum permettrait :

- de diminuer les coûts
- d'améliorer la qualité de service
- d'améliorer les conditions de travail

Les arguments d'incompatibilité technique entre C.N.C. et NOVATRANS ne tiennent pas.

A l'intérieur même de C.N.C., des techniques différentes sont traitées. ( Moyens conteneurs- Grands conteneurs ISO- Caisses mobiles routières- Caisses mobiles C.N.C.).

La création de plateformes communes est la condition d'une amélioration de la productivité. Elle donne à la S.N.C.F. la possibilité de mettre en service des trains complets.

La technique " Transports Combinés " est chère, parce que l'anarchie de l'organisation ne permet pas une gestion sérieuse et économe dans l'intérêt de la collectivité.

Le ministère des transports de la R.F.A. l'a compris. La création d'une société d'exploitation commune aux deux sociétés de transports combinés va dans le sens souhaité par la C.G.T./F.O. Cette société est l'entité Exploitation que la C.G.T./F.O. situe entre l'entité commerciale C.N.C. et l'entité commerciale NOVATRANS.

### WAGONS :

Nous supportons les erreurs de la politique passée qui a conduit la S.N.C.F. à doter la C.N.C. de wagons inaptes au transport des caisses mobiles routières.

- Il faut très vite rectifier ces erreurs en mettant en oeuvre une politique de banalisation des parcs.

## POLITIQUE COMMERCIALE :

La concurrence anarchique à laquelle se livrent les deux opérateurs bénéficie uniquement aux chargeurs.

Elle se fait au détriment des opérateurs eux-mêmes, du groupe ferroviaire, des consommateurs. Le transport combiné est partie prenante de la stratégie ferroviaire. Pour répondre pleinement à cette stratégie, chacun des deux opérateurs doit, commercialement, garder son identité. Des critères économiques et commerciaux doivent permettre de définir avec précision la part du marché qui revient à chacun.

La constitution d'un groupe de transport combiné, d'envergure nationale sera un atout essentiel dans la mise en place d'une politique des transports intérieurs.

Fondé sur la coopération entre les modes de transport ce groupe devra être doté d'un statut pilote pour les entreprises de transport privées ou nationalisées.

Il devra également prendre en compte la part de transports combinés disséminée dans le groupe ferroviaire ( FERDOM-FERCAM-... ).

## MISE EN PLACE DU GROUPE

La C.G.T./F.O. considère que les travaux de la commission " Technique des transports combinés " ont été fructueux.

Il est désormais urgent que le rapport final soit déposé, afin que le choix politique soit fait dans les plus brefs délais.

La C.G.T./F.O. propose que dès que le choix politique sera fait la désignation par le ministère des transports d'un groupe réduit-Ministère C.N.C. - NOVATRANS - chargé de rédiger dans les 6 mois suivants.

Le groupe serait ainsi prêt à fonctionner le 1/1/84.

## Nature juridique du groupe

La forme juridique du groupe sera arrêtée dans le cadre des choix politiques qui seront pris.

DECLARATION DE LA CGC/FMC

COMITE D'ENTREPRISE C.N.C.

DU 25/11/82

\*\*\*

M. POLI (CGC/FMC) fait la déclaration suivante :

"Faisant suite à la réunion d'informations du 16/11/82 au cours de laquelle  
"M. BRIAUD nous a remis une copie de la "Note de réflexions de la CNC" adressée  
"à M. FRYBOURG.

"Les représentants CGC et FMC de la CNC formulent les observations suivantes :

- "1/ Il est surprenant que la note ne préconise pas un rapprochement plus net  
" de la CNC et de Novatrans qui exploitent des techniques si proches l'une  
" de l'autre qu'elles semblent condamnées à fusionner à brève échéance.  
" Nous précisons notre pensée : il ne s'agit pas de supprimer l'une ou l'autre  
" des marques commerciales mais de les rassembler dans un ensemble unique.
- "2/ Nous préconisons bien entendu des conditions de départ identiques, quelles  
" que soient les marques commerciales et les techniques en présence.  
" Nous sommes même convaincus qu'il y a urgence en la matière.  
" C'est pourquoi nous sommes surpris lorsque nous constatons que la Direction  
" de la CNC pense que la réalisation de la mise à niveau des conditions CNC  
" et Novatrans peut prendre un délai très long jusqu'à nous conduire en 1988.  
" La mise en commun des moyens existants, et leur développement par des apports  
" nouveaux devraient être réalisables dans des délais beaucoup plus courts.
- "3/ Nous sommes persuadés que les conditions d'exploitation des chantiers ne  
" sont pas incompatibles avec la cohabitation de l'ensemble des techniques  
" combinées : moyens et grands conteneurs, caisses mobiles, remorques routières.  
" C'est déjà une réalité toutes les fois où une Société opère, dans le domaine  
" des manutentions par exemple pour l'autre.  
" C'est le cas aussi à l'intérieur de la CNC toutes les fois où il s'agit de  
" traiter des engins aussi différents que les moyens conteneurs de toutes  
" catégories, les grands conteneurs aux normes ISO, les "maxicadres MKF" ou  
" encore nos propres caisses mobiles MKB, sans parler des différents types  
" d'engins apportés par nos clients.  
" L'essentiel est de disposer, et c'est déjà fréquent, des équipements néces-  
" saires pour faire face aux différents besoins.  
" Côté stockage, évolution des véhicules et des engins de manutention, une  
" spécialisation "par secteurs" n'est pas incompatible avec une formation et  
" une réception de trains ou de rames de Wagons regroupant les différentes  
" techniques.  
" En revanche, ce mélange de techniques et le développement général des trans-  
" ports combinés que nous sommes en droit d'espérer devraient permettre la  
" création de nombreux trains "de point à point" qui amélioreraient les ache-  
" minements et réduiraient les coûts.  
" Par voie de conséquence, les chantiers mis à disposition de tous les opéra-  
" teurs, qu'il s'agisse de transporteurs routiers, de chargeurs ou d'autres  
" intervenants pourraient être des lieux de chargement et de déchargement des  
" marchandises.
- "4/ La solution des problèmes de financement des chantiers devrait être plus  
" aisée dès l'instant où il ne s'agirait pas d'hésiter, ni de choisir, entre  
" techniques combinées concurrentes, mais simplement de favoriser le développe-  
" ment global de l'ensemble de ces techniques.
- "5/ L'aspect commercial revêt à notre avis une importance primordiale.  
" Il importe avant toute chose de favoriser une "politique de groupe".  
" Cela suppose l'élimination de toutes les formes de concurrence entre les tech-  
" niques comparables et le partage judicieux des tâches.

" La C.N.C., filiale de la S.N.C.F., et NOVATRANS, société privée à participa-  
" tions de la S.N.C.F. ne peuvent à notre avis être rapprochées l'une de l'autre  
" que dans la mesure où elles se retrouveraient dans une entité dépendant  
" du groupe S.N.C.F., mais disposant de son autonomie de gestion.  
" Toute autre formule visant à resserrer les liens commerciaux entre la S.N.C.F.  
" et la C.N.C., voire à confier directement aux vendeurs S.N.C.F. la commercia-  
" lisation du produit "conteneur" conduirait inéluctablement à en éloigner  
" l'autre partie, la Société NOVATRANS.  
" Par voie de conséquence, le fonds de commerce "ferroviaire" constitué par  
" les trafics contrôlés par l'intermédiaire de la C.N.C. risqueraient bien de  
" céder le pas au profit du fonds de commerce "routier", qui serait naturelle-  
" ment plus attractif pour les professionnels du transport routier.  
" C'est pourquoi nous préconisons un regroupement des deux sociétés C.N.C. et  
" NOVATRANS au sein d'une organisation unique tout en maintenant les deux "mar-  
" ques commerciales" qui seraient commercialisées par des secteurs différents  
" complémentaires et non concurrentiels.  
" Nous pensons que ce serait la voie la plus sûre pour aboutir aux meilleurs  
" résultats."

---

M. POLI (CGC/FMC) ajoute qu'il ne s'agit pas de séparer l'une ou l'autre des  
marques commerciales, mais au contraire de les rassembler, et mettre en commun  
tous les moyens existants.



DECLARATION DE LA FMC/CGC

COMITE D'ENTREPRISE EXTRAORDINAIRE

DU 27/10/82

\*\*\*

---

" Dans sa contribution écrite remise au Groupe de travail tri-partite n°1 - "SNCF après 82", la C.G.C. S.N.C.F. s'est prononcée "en faveur du maintien des prestations sectorielles avec autoromie de gestion et commerciale (par exemple : conteneurs... mais entrant dans le cadre d'une politique de groupe.

Considérant que les différentes techniques qui constituent les "transports combinés", qu'il s'agisse de conteneurs, de caisses mobiles ou de véhicules routiers transportés par chemin de fer, forment un ensemble homogène, les personnels d'encadrement de la C.N.C. que nous représentons et qui ont été largement consultés proposent la mise en œuvre de l'organisation suivante :

a) - Un organisme central où se retrouvent :

- la S.N.C.F., majoritaire ;
- l'Etat et les Collectivités ;
- le Privé (actionnaires de la C.N.C. et de NOVATRANS, personnes physiques ou morales intéressées par les transports combinés) ;
- les représentants des salariés, aux niveaux des différents collèges : cadres, maîtrise, exécution."

" Cet organisme dispose de l'ensemble des moyens matériels apportés par la C.N.C. et par NOVATRANS. Il reçoit des fonds qui proviennent de l'auto-financement ainsi que des dotations apportées par les organismes publics, par les collectivités Régionales ou Locales ou par les investisseurs privés du Groupe pour le développement, la maintenance ou la création d'installations. Il légifère en matière de chantiers, de conceptions tarifaires ou d'investissements.

- b) - La C.N.C. et NOVATRANS sont chargées de la commercialisation des produits chacune d'elles visant des créneaux bien définis.

Le partage suivant tenant compte des grandes lignes de la situation actuelle pourrait être envisagé :

C.N.C. : - les moyens conteneurs ;  
- les conteneurs maritimes ;  
- la clientèle autre que les transporteurs professionnels ;  
- la représentation d'Intercontainer ;

NOVATRANS : - les transporteurs professionnels utilisant leur propre matériel.

La séparation en deux branches est justifiée, au moins en un premier temps, par la différence fondamentale qui existe entre les deux types de clients qui sont :

- les chargeurs ou intermédiaires du transport, d'une part ;
- les transporteurs routiers, qui tiennent absolument à garder la maîtrise commerciale de leurs opérations d'autre part.

- c) - En principe, les deux opérateurs, C.N.C. et NOVATRANS, utilisent les mêmes installations terminales mises à leur disposition par l'organisme central.

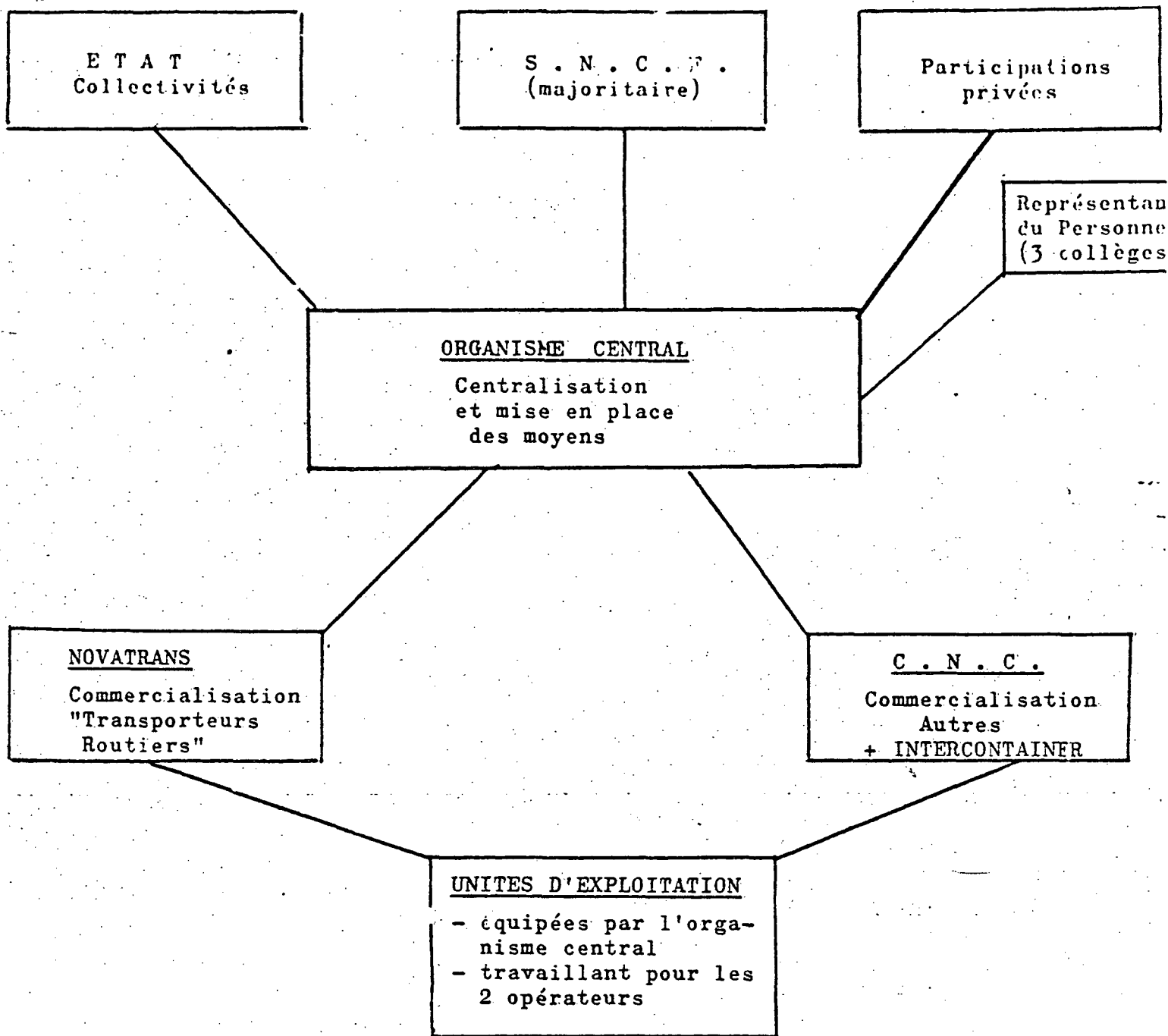
Plus rarement, et seulement dans des cas particuliers, l'un ou l'autre opérateur utilise des chantiers spécialisés.

Dans ces conditions, les matériels et les installations peuvent être utilisés au mieux et aux meilleures conditions tarifaires.

Les tarifs et les conditions d'exploitation et d'acheminement sont harmonisés au niveau de l'organisme central. Ainsi, les concurrences aussi inutiles que néfastes entre techniques combinées sont-elles supprimées.

- d) - Le Statut des personnels de l'"Ensemble Transports Combinés" est celui des agents de la S.N.C.F.

Dans la mesure où il serait décidé de maintenir des agents "contractuels" tant à la S.N.C.F. que dans les autres Sociétés du Groupe S.N.C.F., tous ces agents seraient régis par les mêmes dispositions."



SCHEMA D'ORGANISATION DES TRANSPORTS  
COMBINES PROPOSE PAR LA FMC / CGC



# FÉDÉRATION C.F.T.C. DES CHEMINOTS

CMT

13, rue des Ecluses-Saint-Martin - 75010 PARIS

FIOST

C.C.P. Paris 13.384-04 T  
CREDIT LYONNAIS  
Agence J 4 662 - N° 042528-P

Tél. 203.19.11  
205.79.68  
(poste 182)

## DECLARATION

de la Section syndicale CFTC de la CNC

Lors des réunions du Groupe de Travail n° 1, au printemps dernier, les Organisations syndicales ont été unanimes pour souhaiter que la future Société SNCF ne se limite pas à l'exploitation par fer et qu'elle puisse répondre à l'attente du client, ce qui sous entendait un service complet assurant l'ensemble de la chaîne de transport.

Le Directeur Commercial Marchandises y avait déclaré que cohérence, coordination et transparence devaient être de règle entre la SNCF et ses filiales.

Concernant tout particulièrement la CNC, différentes hypothèses restaient à envisager : rattachement pur et simple à la SNCF, ou filiation directe, ou situation nouvelle particulière.

Présent à la réunion de synthèse, Monsieur le Ministre prôna par ailleurs l'essor des transports combinés dans l'hypothèse de ressources nouvelles apportées par l'Etat et les collectivités régionales qui permettraient de créer d'autres chantiers terminaux.

Compte-tenu de ce qui précède et estimant que la SNCF doit absolument rester présente au-delà de toute activité ferroviaire, considérant

- que la maîtrise SNCF sur ses filiales doit être renforcée,
  - que la concurrence interne CNC/NOVATRANS néfaste à la politique générale commerciale de la SNCF doit disparaître,
  - que le personnel intéressé marque son désir de demeurer Cheminot,
- La CFTC souhaiterait qu'une nouvelle politique de groupe soit mise en place tant sur le plan de l'action commerciale qu'en matière sociale.

Dans ces conditions, le point de vue de la CFTC se rapprocherait de la proposition CGC-FMC en proposant :

- 1) - La création d'une filiale directe de transports combinés en rapport étroit avec un département de même spécificité au sein de la Direction Commerciale Marchandises.

.../...

PS 10 x1182

Cette filiale serait administrée par un Conseil composé de

- représentants de la SNCF majoritaire
- représentants de l'Etat et des collectivités régionales
- représentants des organisations syndicales représentatives de

Cheminots

- et des représentants des professionnels routiers intéressés dans les transports combinés.

2) - L'élaboration d'une stratégie commerciale de groupe SNCF

3) - Le regroupement dans cette filiale, de CNC et NOVATRANS en conservant à chacune une certaine autonomie de gestion et de décision nécessaire sur le plan compétitivité sous sa marque commerciale actuelle avec aménagement de son identité juridique. Il devra être défini pour chacune la part de marché respective compte tenu, pour NOVATRANS d'une certaine maîtrise conservée par les professionnels routiers sur leurs propres opérations. Une égalité de traitement en matière tarifaire devra être prévue par la SNCF.

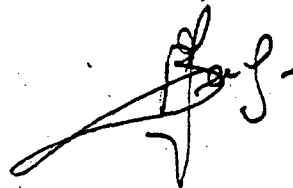
4) - La mise en place d'un organisme commun assurant la coordination de l'action de chacune des deux branches dans le but de faire disparaître la concurrence néfaste et qui permettrait la mise en commun de l'utilisation des installations de chantiers dans le respect toutefois des spécificités propres à leurs conditions d'exploitation.

5) - La création d'un organisme interne d'investissement par auto-financement pour ce qui concerne l'entretien des infrastructures, avec investissements de développement provenant de dotations nouvelles nationales et régionales.

Ici aussi la SNCF devra s'appliquer à réaliser l'égalité de traitement pour ce qui concerne les frais d'exploitation des deux entités.

6) - Le maintien du personnel Cheminot de cette filiale dans le statut SNCF pour tenir compte des aspirations des intéressés dans le contexte d'un comité d'entreprise propre à cette nouvelle filiale, l'intégration dans le statut du personnel contractuel qui le désirerait et, d'une façon générale, égalisation des conditions salariales et sociales des deux catégories de personnel, en particulier pour celui utilisé dans les chantiers.

Pour la section syndicale CFTC de la CNC



Bernard GENG.

Séjour

LE TRANSPORT COMBINÉ FACE AU DÉVELOPPEMENT  
DE LA LOGISTIQUE DES CHARGEURS.

J. COLIN - J.M. LENGREND  
C.R.E.T. AIX EN PROVENCE

Dans ce texte nous chercherons à situer le transport combiné (essentiellement rail-route), dont un développement est attendu par les principaux pays industriels (1), par rapport aux démarches logistiques qui tendent à se généraliser chez les chargeurs importants, qui se dotent aussi de moyens d'action considérables sur l'organisation de la circulation physique de leurs marchandises (2).

Appelons simplement que la logistique est avant tout productrice de normes de circulation qui s'imposent progressivement à l'ensemble des processus de circulation de la marchandise, en se jouant des cloisonnements dans les firmes, entre les firmes et entre les secteurs et branches industrielles. Nous examinons ici la situation telle qu'elle se présente en France en novembre 1982.

I. LA LOGISTIQUE COMME MODE DE PRESCRIPTION DU TRANSPORT COMBINÉ

1.1 - La double série d'avantages du transport combiné d'un point de vue Logistique.

1.1-1 Avantages spécifiques au transport

Ils sont bien connus, nous ne faisons ici que les rappeler pour mémoire.

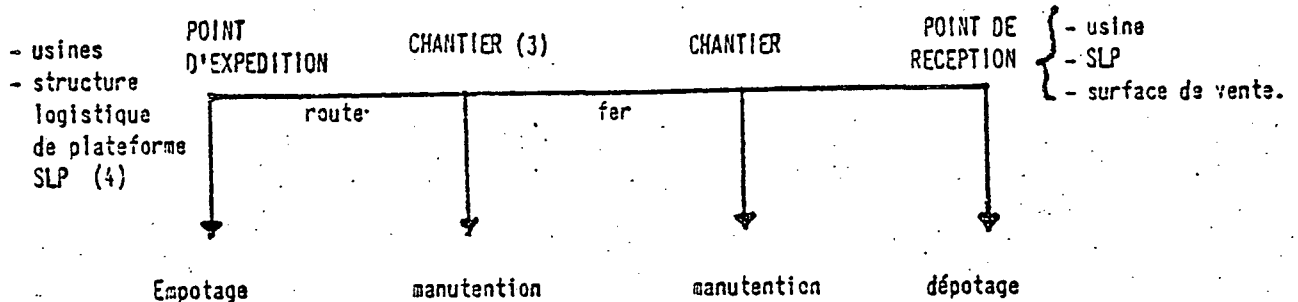
- amélioration de la productivité des opérations de transports (optimisations dans l'exploitation des parcs et particulièrement dans la rotation des différents matériels mis en oeuvre).
- résolution des problèmes internes au transport routier : réglementations sociales, jeu sur les licences, etc.
- bonne qualité de service sur certaines relations (rapidité, fiabilité).

---

(1). Pour relever le défi énergétique, (correctement organisé et géré, au delà d'un seuil minimal d'activité, le transport combiné est économe en énergie)  
pour résoudre certains problèmes relevant de la réglementation (temps de conduite dans le transport routier, conditions de travail)

(2) Cf. les recherches menées au C.R.E.T sur ce thème en annexe.

Le schéma suivant correspond au fonctionnement classique du transport combiné :



SCHEMA 1 : SEQUENCE CLASSIQUE

### 1.1-2 Insertion du transport combiné dans une démarche logistique.

On assiste actuellement, chez les différents partenaires du transport combiné (expéditeurs, destinataires, transporteurs, opérateurs spécialisés), à une réelle recherche d'insertion du transport combiné dans une démarche logistique globale, dont il constitue l'un des éléments.

L'inventaire exhaustif des avantages que le transport combiné apporte du point de vue logistique reste à faire, mais on peut noter principalement des économies de manutention et une éventuelle valorisation des nécessaires ruptures de traction.

1.1- 21 Des économies substantielles de manutention peuvent être obtenues aux deux extrémités de la chaîne :

- l'engin de transport combiné (la "boite" : remorque kangourou, caisse mobile, maxi-cadre, conteneur) est tout à la fois une unité de charge à optimiser (5) et un emballage que l'on peut emporter directement sur les lieux de production (et dépoter à destination).

(3) Chantier : chantier de transport combiné (CNC, NOVATRANS).

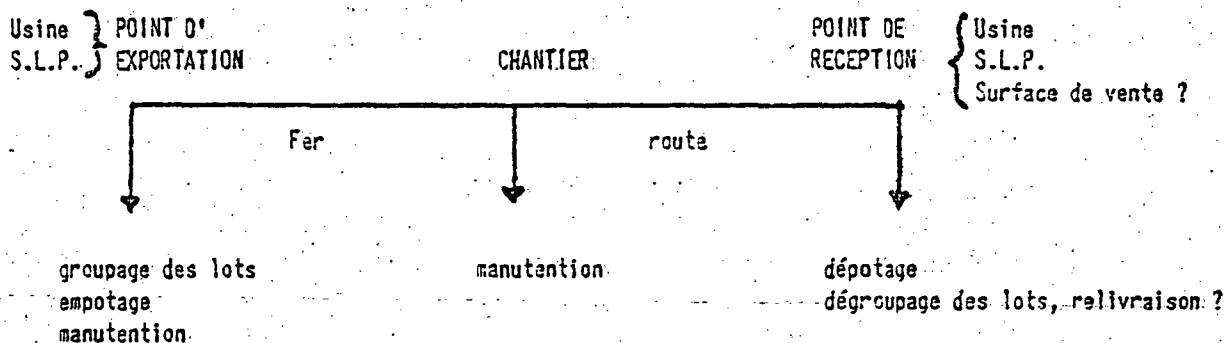
(4) S.L.P. : par structure logistique de plateforme nous entendons l'ensemble des outils logistiques actuellement mis en place par un très grand nombre de firmes (cf. ci-dessous § 1.1-22 note 7) : plateforme ou entrepôt collecteur (régional ou national), plateforme ou entrepôt distributeur (régional ou national), etc.

(5) Cf. à ce sujet les travaux de l'AFNOR (Association Française de Normalisation).

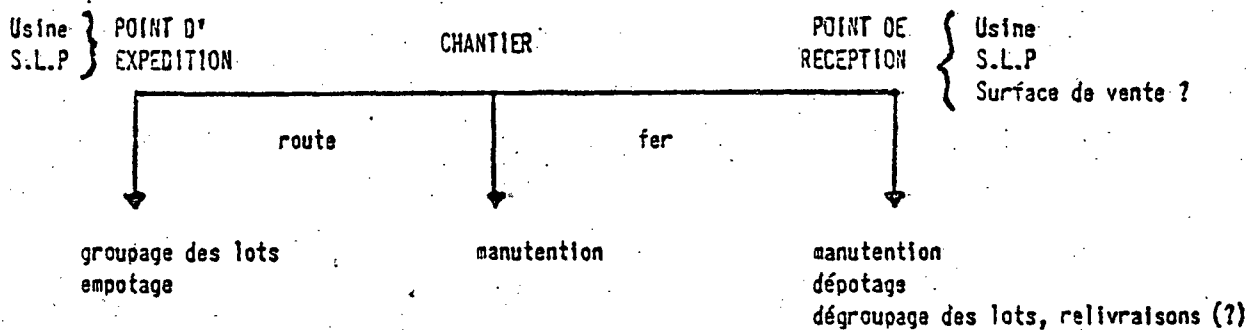


La séance classique (production → manutention → stockage intermédiaire → manutention → chargement → expédition) est raccourcie (production → chargement → expédition).

- une meilleure répartition de la charge de travail des équipes de manutention est rendue possible par la souplesse d'utilisation de la boîte qui, pouvant être dissociée de son engin de traction (kangourou) et parfois même de sa structure portante (conteneur, caisse mobile, maxi-cadre), peut attendre, sans pénaliser le matériel roulant. Par ailleurs la productivité du transport combiné permet une programmation très précise des équipes de manutention.
- dans certains cas, on peut même envisager de supprimer un camionage terminal ou initial, si le site de réception ou d'expédition peut effectuer une manutention et recevoir une boîte sur wagon (site embranché), avec en contrepartie un éventuel allongement des délais d'acheminement (schémas 2 et 3)



SCHEMA 2 : EMPOTAGE ET MANUTENTION SUR LE SITE D'EXPEDITION



SCHEMA 3 : MANUTENTION ET DEPOTAGE SUR LE SITE DE RECEPTION.

1.1-22 Paradoxalement, il ne semble pas utopique d'envisager d'intégrer le transport combiné dans une chaîne logistique (6) ou une chaîne-transport (7), en cherchant à valoriser les nécessaires ruptures de traction (contraintes techniques) par la réalisation de ruptures de charge (opportunités économiques), à l'occasion desquelles serait créée une valeur ajoutée en un nombre limité de points nodaux (8), voire même associés à ces derniers.

Cette création de valeur ajoutée correspondrait à la prise en charge par les S.L.P. d'opérations diverses, certaines très classiques et liées au transport comme le groupage-destinataire ou groupage-expéditeur (cf. schémas 2 et 3), d'autres moins classiques, comme le reconditionnement, étiquetage, traitement des commandes, gestion des stocks etc..., les secondes permettant d'ailleurs de multiplier les premières (cf. le cas des grands distributeurs physiques qui ne peuvent réaliser du groupage-destinataire que grâce à leur aptitude à prendre en charge d'autres opérations de distribution physique (9))

- 
- (6) Mise en oeuvre par un chargeur (fabricant ou distributeur).
- (7) Mise en oeuvre par un opérateur de transport.
- (8) Le camionnage initial ou terminal serait alors très court, voire même supprimé (cf. § 1.1-21).
- (9) Ces structures logistiques de plateforme sont développées par de très nombreux opérateurs :
- chargeurs : fabricants (entrepôt central, dépôts régionaux, plateformes d'éclatement : cf. remarque ci-dessous)
    - : distributeurs (plateforme ou dépôt collecteur, détaillants plateforme ou dépôt distributeur)
    - : grossistes
  - prestataires - opérateurs de transport
    - : SNCF et filiales à vocation routière
    - : transporteurs routiers (exploitation de dépôts distributeurs et plus rarement collecteurs ou de plateformes)
    - : entrepositaires (même rôle que les transporteurs)
    - : auxiliaires de transport (transitaires : pour le groupage et l'empotage ; commissionnaires intérieurs : même rôle que les transporteurs)
    - : filiales "transport" de fabricants
    - : armateurs (groupage et empotage).
  - opérateurs publics et para-publics
    - : centres routiers
    - : ports
    - : C.C.I. (qui développent des centres de frêt : Bordeaux Sète, Marseille etc.) et collectivités locales.
    - : M.I.N
- REMARQUE : au sens strict, la marchandise n'effectue qu'un passage à quai sur une plateforme, si elle doit être stockée (et donc faire l'objet d'une procédure de gestion) on parle de dépôt ou d'entrepôt. Nous regroupons ces deux types d'outils sous le nom de structures logistiques de plateforme (SLP)

Il convient de remarquer que, si le transport combiné semble correspondre à un optimum économique d'ensemble (économies d'énergie, effets réduits sur l'environnement, harmonisation des conditions de travail etc.), il ne saurait prendre corps dans l'entreprise qu'à la condition expresse de représenter pour cette dernière un atout économique, susceptible de se traduire par une amélioration de ses résultats d'exploitation. Or, il nous semble que c'est précisément par l'insertion du transport combiné dans une logique de chaîne complexe (logistique du point de vue du chargeur, transport du point de vue de l'opérateur de transport), que les résultats les plus significatifs sont atteints, surtout si l'on observe que les structures tarifaires actuelles des opérateurs de transport combiné rendent cette technique de transport coûteuse en soi et que, de ce fait, elle invite à réaliser des efforts de productivité, dont l'essentiel porte sur ce qui précède et suit l'opération de transport proprement dite.

Ainsi, certaines firmes adoptent le conteneur pour leurs transferts interusines (PEUGEOT, et surtout, de façon généralisée, FIAT), le conteneur s'intégrant de façon complexe au processus de production de la firme (ne devrait-on pas plutôt parler alors de processus de production-circulation ?).

## 1.2 - Premier bilan

### 1.2-1 La pluralité des partenaires impliqués dans la "logistique" du transport combiné.

#### 1.2-11 Les chargeurs fabricants (trafics inter-usines, usines → dépôts ou plateformes, voire même inter-dépôts).

Ils trouvent dans le transport combiné les deux séries d'avantages évoqués au § 1.1.

- avantages liés au transport :

- . taux d'utilisation du matériel très élevé : par exemple sur la relation Paris ↔ Marseille : 3 allers-retour par semaine sont réalisés, soit 250 000 Km/an, contre un maximum théorique de 160 000 Km pour un ensemble articulé de 33 T. (cas d'un transfert inter-plateformes réalisés en location exclusive par un industriel).
- . rapidité (sur Paris-Marseille on peut gagner 3 à 4 heures).
- . fiabilité (ponctualité et régularité en cas de transferts inter-usines).

A cet égard il convient d'observer que, d'un point de vue logistique, la ponctualité joue un rôle beaucoup plus important que la rapidité : elle permet d'insérer le transport dans une démarche de programmation des flux, qui autorise une réduction drastique du niveau des stocks ponctuant une chaîne logistique ou une chaîne-transport. Dans le cas d'une gestion des stocks, la marchandise en cours de transfert peut être comptabilisée en stock disponible, compte tenu d'un coefficient de disponibilité calculé en fonction du délai de livraison. Par ailleurs, rares sont les marchandises dont la valeur exige qu'elles circulent en une journée, même compte tenu du taux actuel du crédit (10). Dans cette mesure, ne convient

---

(10) Certains aménagements tarifaires nous semblent susceptibles d'attirer de nouveaux chargeurs qui ne privilégient pas la seule rapidité de leurs transports (cf. infra § 2.2-3).

il pas d'examiner le principe du "jour A - jour B", qui nous semble correspondre à une optique trop exclusivement transport (11).

- avantages spécifiquement logistiques.

- . optimisation des chargements : souvent le chargeur peut modifier certaines normes pour mieux utiliser ses boîtes (normes de dimension des conditionnements, coefficients de résistance à l'écrasement des conditionnements, plans de palettisation etc.)
- . techniques de chargement-déchargement (cf. procédé ROLLAX qui permet de charger 60 palettes en 5 minutes, si la caisse mobile est spécialement aménagée).
- . enfin et surtout, comme nous l'avons noté, parfaite adéquation du transport combiné à l'effort de programmation des flux de toute démarche logistique. Il nous semble que de très substantiels gains de productivité peuvent être obtenus par les chargeurs dotés d'une telle démarche, même compte tenu d'une structure tarifaire "relativement" dissuasive. (Ces gains de productivité correspondent à l'amélioration de la productivité globale d'une chaîne plus qu'à celle de tel ou tel de ses maillons constitutifs).

#### 1.2-12 Les chargeurs distributeurs.

Ils apparaissent comme de plus en plus organisateur et prescripteur dans la mise en place des chaînes, du fait de la maîtrise qu'ils ont de la demande à servir. Ils exercent des contraintes considérables sur leurs fournisseurs et sur les transporteurs pour les insérer dans leur système logistique. Les distributeurs trouvent dans le transport combiné sensiblement les mêmes avantages que les fabricants (12), mais, dans un souci de développement du transport combiné, il conviendrait de faire l'inventaire de leurs contraintes, dont nous avons de bonnes raisons de penser qu'elles tendent à devenir impératives à l'égard de leurs partenaires et du transport combiné.

#### 1.2-13 Les opérateurs de transport (clients de NOVATRANS et de la CNC).

Ils participent à un double titre au développement du transport combiné :

- en investissant directement dans le transport combiné : matériels spécifiques, renforcement ou mise en place d'un réseau d'agences et/ou de correspondants.
- en intégrant le transport combiné à une prestation plus complète ; nous connaissons de nombreuses entreprises qui réalisent des opérations complexes de Distribution Physique, en utilisant le transport combiné pour le transport principal).

Plus conjonctuellement, la possibilité de ne pas disposer de licences A pour effectuer de la zone longue incite très fortement une entreprise qui se développe à recourir au transport combiné, surtout dans le contexte actuel de modification prévisible des conditions d'application de la réglementation des temps de conduite. En outre, le rapport remorques/tracteurs est beaucoup plus favorable dans le cas du ferroutage (2,5) que dans celui de la route (1,3), ce qui en période de taux d'intérêt élevé, permet de réduire les charges financières liées à un investisse-

(11) La remise en cause du "jour A - jour B" s'appliquerait :

- soit à la prestation de l'opérateur de transport combiné
- soit, à fortiori, à l'ensemble du transfert entre point d'expédition et point de livraison (tels qu'ils apparaissent aux schémas 1 à 3).

(12) Ils disposent souvent de moyens logistiques comparables (et parfois concurrents) à ceux des fabricants.

ment, pour une capacité de transport donnée.

Grâce à la "maîtrise d'exploitation" qu'ils détiennent, certains transporteurs exercent un effet structurant sur le développement du transport combiné selon deux modalités :

- ils proposent à leurs clients une prestation incluant le transport combiné (ROUCH, DANZAS etc.)
- ils imposent le transport combiné à leurs clients : c'est le cas des armements qui ont de fait imposé le conteneur sur certaines relations maritimes, puis sur l'ensemble de la chaîne conteneur "porte à porte" (cas de la C.G.M.). Ceci a deux conséquences notables :
  - le degré de liberté des détenteurs de fret par rapport au choix technique du conteneur est de plus en plus faible, au fur et à mesure que la conteneurisation s'étend (géographiquement et sur un nombre croissant de marchandises).  
A la limite, le chargeur ne peut qu'accepter le transfert par conteneur, ou un autre engin de transport combiné, et essayer d'en retirer des gains de productivité avant et après l'opération de transport (cf. ci-dessus).
  - cet apport massif de boîtes constitue un fonds de commerce pour l'opérateur de transport combiné qui peut, en jouant sur les transferts permis par ses structures tarifaires, généraliser son offre à d'autres catégories de flux (intérieurs notamment) (13).

## 1.2-2 Quelques conclusions intermédiaires.

### 1.2-21 Les normes produites par la logistique et le transport combiné.

La logistique produit des normes de circulation physique (quantités économiques et rythmes de distribution physique, de transport et de production ; caractéristiques physiques des produits ; choix des conditionnements et emballages, choix des normes de coûts et de qualité de service etc.), et l'on peut se poser légitimement la question de la nécessaire adéquation du transport combiné à ces normes. Il nous apparaît que les décisions de transport sont de plus en plus liées à une réflexion logistique d'ensemble, qui couvre la totalité du champ de la circulation physique des flux de marchandises, et s'appuie sur la parfaite maîtrise du système d'informations liées à la circulation des marchandises, qui seule en permet la régulation et l'optimisation économique. Or, si l'offre de transport combiné est parfois structurante (cf. § 1.2-12), elle peut surtout constituer une opportunité économique dans les décisions logistiques prises par les fabricants, les distributeurs et les transporteurs, à la condition de satisfaire à leurs contraintes (cf. également § 1.2-12).

### 1.2-22 L'environnement technologique et organisationnel du transport combiné.

On observe empiriquement que le transport combiné se développe dans un environnement technologique évolué (chez les producteurs, les distributeurs et les transporteurs), dans la mesure où, pour fonctionner, il exige une certaine anticipation sur les besoins de transport et une pro-

(13) De ce point de vue, ils nous semble dangereux de séparer transport intérieur et transport international, le second ayant un effet d'entraînement sur le premier (cf. également les effets en retour du développement de la caisse mobile en Allemagne sur le trafic NOVATRANS).

Catégorie d'engins	Type de l'engin	Agents concernés	Engin complexe	Agents concernés
engin de traction	Locomotive	S N C F	navire porte conteneurs ou conventionnel ou mixte	armement
	Tracteur routier	Transporteur routier NOVATRANS ?		
	Remorqueur	Compagnie fluviale	péniche automotrice	batelier Compagnie fluviale
engin porteur	Squelette routier	Transporteur routier NOVATRANS ? CNC ?		
	Wagon	SNCF NOVATRANS		
	Barge	Compagnie fluviale		
engin de transport	Conteneur	CNC armements auxiliaire	Remarque : nous n'avons pas tenu compte dans le tableau du cas très spécifique du transport aérien.	
	Maxi-cadre	CNC		
	Caisse mobile Kangourou	Transporteur routier NOVATRANS ?		
engin de manutention	Portique	CNC, NOVATRANS Port		
	Tracteur de chantier	NOVATRANS, Entreprise de manutention portuaire Auxiliaire de transport.		

grammation des expéditions et/ou des réceptions et, par récurrence, de la distribution physique et de la production.

Il constitue ainsi une obligation à la cohérence et à l'organisation et ne peut se développer que dans un contexte organisationnel complexe qui, à priori, est difficilement accessible aux PME (de production, mais aussi de transport) : ces dernières sont elles structurellement exclues du transport combiné ? (cf. § 2.3).

#### 1.2-23 La dissociation de l'engin de transport.

Une conséquence technique, aux implications économiques très mal mesurées, du transport combiné réside dans la dissociation de l'engin de transport en quatre éléments, parfois associées deux à deux et qui font l'objet de quatre systèmes de gestion mis en oeuvre par un ou plusieurs agents (14).

Ce tableau, qui met en évidence l'éclatement de l'engin de transport, invite à une réflexion sur la maîtrise de l'opération de transport : quel est celui des agents concernés qui détient la maîtrise du transport combiné ? Pour le cas du transport combiné intérieur la réponse ne paraît pas évidente (15). Par contre, une analyse de la circulation du conteneur maritime montre que la maîtrise appartient à celui des agents qui fait la preuve de son aptitude à organiser, à gérer la circulation des boîtes : en l'espèce, les armements, du fait de l'ampleur de leur parc (55 000 équivalents 20 pieds pour la C.G.M. au I/I/1982), l'emportent largement (16). Toute extrapolation au fret intérieur est dangereuse, mais il semble cependant que le processus de maîtrise puisse bénéficier, non pas aux tractionnaires (tous modes confondus), mais aux gestionnaires des parcs de boîtes (la C.N.C. ?, les transporteurs et auxiliaires routiers ? certains chargeurs importants ?). Ils pourraient d'ailleurs abandonner les opérations de traction à des "sous-traitants" ("tractionnaires" routiers ou ferroviaires), pour se consacrer de plus en plus exclusivement aux opérations commerciales (recherche de fret, groupages etc.) et techniques liées à l'optimisation économique d'un parc de boîtes. Seule, une analyse fine et diachronique de l'évolution du trafic, de de l'organisation et des pratiques réelles de transport de quelques grandes firmes pourrait éclairer la question.

Il nous apparaît que le développement du transport combiné correspond beaucoup plus à l'émergence de logiques globales de circulation des marchandises, impulsées par des chargeurs et des opérateurs de transport, qu'à la mise en place d'une complémentarité intermodale, qui nous semble beaucoup plus relever d'un mythe technicien que d'une analyse économique rigoureuse. En ce sens, nous préférons parler de transport a-modal pour exprimer cette capacité qu'a l'organisateur de transport de choisir ses modes de traction, tendance qui ne peut que renforcer le développement du transport combiné, dont la caractéristique essentielle est précisément d'associer un engin de transport à plusieurs modes de traction. Une telle remarque laisse entrevoir une mutation du secteur des transports, qui pourrait bien se hiérarchiser entre organisateurs et

(14) Pour simplifier, nous ne tenons pas compte dans ce tableau des moyens propres dont peuvent disposer les chargeurs.

(15) On peut considérer que, pour le moment, aucun des partenaires concernés n'exerce véritablement de maîtrise. La problème se complique si l'on cherche à analyser le niveau de maîtrise de la chaîne que peut exercer un chargeur (cf. ci-dessus) et dont le transport combiné n'est que l'un des maillons ...

(16) Cf. annexe 1, référence 5.

tractionnaires : dans le cas précis du transport combiné, les principaux bénéficiaires devraient être quelques grandes firmes, qui trouveraient d'ailleurs à cette occasion un moyen de reconstituer leur sphère d'autonomie, largement entamée par les exigences logistiques des chargeurs.

## II QUELQUES PROBLEMES ECONOMIQUES POSES PAR LE TRANSPORT COMBINE.

Nous évoquons ici trois problèmes économiques susceptibles de gêner le développement du transport combiné : l'insuffisance des relations, les actuelles structures tarifaires et le difficile accès des PME au transport combiné.

### 2.1 - Liaisons inter-chantiers.

#### 2.1-1 Le développement de structures logistiques de plateformes et de chantiers de transport combiné.

Une coordination entre le développement d'outils logistiques et celui de chantiers de transport combiné apparaît comme souhaitable dans la mesure où ils tendent à fonctionner de façon complémentaire, comme nous l'avons souligné à plusieurs reprises.

A la limite, ne pourrait-on pas envisager, dans certains cas, des outils polyvalents (chantier T.C + structure logistique de plateforme), en complétant un chantier par des structures logistiques implantées sur le même site, ou l'inverse (cf. les projets de certaines Chambres de Commerce et d'Industrie, comme celle de Marseille).

#### 2.1-2 Le réseau à mettre en place

Le réseau actuel est un acquis historique beaucoup plus que l'expression d'une démarche volontariste de développement du transport combiné (17). La politique commerciale des deux opérateurs de transport combiné présente d'ailleurs un caractère modérément incitatif; quant au trafic diffus il est négligé. Il s'agit là, semble-t-il, d'une sorte de cercle vicieux : des liaisons transversales se sont pas ouvertes faute de trafic, et le trafic ne se développe que faiblement (cas de NOVATRANS) faute de nouvelles relations et du fait du caractère assez fermé du "club" des entreprises de ferroutage, qui ne s'ouvre guère à de nouvelles entreprises en mesure d'apporter de nouveaux trafics.

Or, il nous semble que le poids économique des points nodaux, qui s'équipent de moyens logistiques concentrant les flux des trafics diffus (par action collectrice à l'expédition, par action répartitrice à la réception), pourrait justifier la création de liaisons pourvues d'une desserte cadencée (trains complets) entre ces pôles de trafic : une politique volontariste de développement du transport combiné ne saurait rester indifférente à la phase de polarisation que connaît actuellement le trafic diffus (18).

(17) Surtout pour NOVATRANS.

(18) Notamment des produits de grande consommation, mais aussi des biens intermédiaires (matériel électrique) et des biens d'équipements (cf. le système de ferroutage d'I.B.M.).



### 2.1-3 Les horaires

Est-il possible de développer des trains de jour (19), ce qui permettrait une meilleure utilisation des chantiers et éviterait les pointes d'activité mentionnées par l'ensemble des partenaires du transport combiné ? Il semble que la circulation de certaines marchandises entre deux plateformes logistiques ne revêt pas un caractère d'urgence qui puisse justifier le "jour A - jour B" (la ponctualité est, rappelons le, un facteur de qualité au moins aussi important que la rapidité ; de plus dans ce cas précis il existe toujours un stock régulateur -même réduit- aux deux bouts du transport combiné). La problématique d'une double tarification, certainement difficile à mettre en oeuvre, pourrait se poser mais elle rendrait le transport combiné accessible à de nouveaux produits. Au préalable, il faudrait cependant procéder à une analyse fine des modalités réelles de circulation des marchandises pour obtenir une typologie en "familles de produits" qui circulent de façon homogène.

## 2.2 - La tarification du transport combiné

### 2.2-1 Le protectionisme des structures tarifaires.

#### 2.2-11 La structure tarifaire de la C.N.C.

Elle est conçue pour ne pas concurrencer le rail. Mais en fait, à moins d'avoir de bonnes raisons (logistiques ?) de le faire, un chargeur qui n'opte pas pour la CNC n'a pas nécessairement recours à une traction ferroviaire et peut choisir le transport routier pur, en compte propre ou en transport public (cf. le cas de la C.G.M.). Il semble que, les segments de marché étant différents, le transport combiné aurait intérêt à s'affranchir de cette forme de protectionisme ferroviaire, ne serait ce que pour conserver un trafic au fer ...

#### 2.2-12 La structure tarifaire de NOVATRANS.

De la même façon, en s'alignant sur la T.R.O., la tarification de NOVATRANS (20) protège le transport routier et, en l'espèce, les grandes entreprises qui, dans le rapport de forces engagé avec les chargeurs, sont les moins enclines à taxer en dessous de la T.R.O. Un effet pervers de cet alignement sur la T.R.O. est d'ailleurs d'exclure les petites entreprises du recours à NOVATRANS, dans la mesure où elles éprouveraient les plus grandes difficultés à répercuter le mini de la fourchette sur leurs chargeurs, qui peuvent trouver ailleurs des opportu-

(19) Compte tenu de l'intérêt que présente la traction nocturne des convois ferroviaires (courant électrique à bon marché) il pourrait être envisagé d'opérer, pendant la journée qui sépare deux phases de traction nocturne des opérations techniques telles que :

- pour des charges complètes : triages "spécialisés" (sans coup de tampons), afin de former des rames à destination régionale à partir de trains complets circulant entre deux points nodaux.
- pour des lots : opérations de dépotage-empotage dans une "boite" de marchandises provenant de plusieurs points nodaux, mais ayant la même destination (ceci pourrait inclure une phase assez courte de stockage; pendant le temps nécessaire à la constitution d'une unité de charge complète).

(20) Les transporteurs, qui ont recours à NOVATRANS, facturent leurs clients chargeurs à la T.R.O.. Par ailleurs, la tarification de NOVATRANS à l'égard de ces mêmes transporteurs évolue parallèlement à la T.R.O..

nités plus favorables (21).

Tout se passe actuellement<sup>?</sup> comme si le transport combiné était l'affaire exclusive de transporteurs qui, contrôlant la technique, font en sorte de protéger leur mode d'origine. En soi, ceci n'est pas choquant mais n'est guère compatible avec une option de développement du transport combiné, qui trouverait sa justification dans la recherche d'un optimum économique et social global. De plus, les chargeurs (fabricants, distributeurs) doivent avoir économiquement intérêt, au niveau de leurs entreprises, à recourir au transport combiné. Bien sûr, ils peuvent bénéficier de gains de productivité induits par le transport combiné (cf. § 1.2-11), qu'il faudrait faire connaître, mais il semble légitime que les structures tarifaires soient en mesure :

- de garantir un niveau de rentabilité suffisant aux opérateurs de transport combiné pour qu'ils puissent assurer leur développement et prendre en charge le développement attendu du transport combiné.
- d'inciter les transporteurs et les chargeurs à recourir au transport combiné.

### 2.2-2 La tarification ad valorem

Elle est défavorable à la croissance du transport combiné en jouant en faveur de celui qui organise la traction, plutôt qu'à l'organisateur de la circulation des boîtes.

Il serait intéressant de faire un parallèle avec l'évolution actuelle des structures tarifaires dans le transport maritime qui sont de trois types :

- tarification à la boîte : F.A.K (freight all kinds), elle est peu favorable au tractionnaire, mais joue en faveur de l'organisateur de la circulation des boîtes (cf. § 1.2-23).
- tarification à la boîte par classe de marchandises : C.B.R (commodity box rates), le chargeur achète une boîte, et la remplit (en poids et en volume) d'une certaine catégorie de marchandises, au mieux de ses intérêts.
- tarification "ad valorem", décidée par les Conférences : elle est à l'avantage des armements classiques.

La tarification traditionnelle est bien sûr la dernière, elle est en régression sous la pression des "outsiders" qui optent pour un tarif F.A.K., certains armements leur concèdent du terrain mais essayent de faire admettre les tarifs C.B.R. comme solution moyenne.

### 2.2-3 Une tarification "bleue - blanc - rouge"

- une tarification modulée en fonction des heures de remise des boîtes et et remorques aux chantiers de manutention permettraient de répartir les opérations de chargement sur un laps de temps plus long (écrêtement des pointes d'activité peu avant le départ du train) et de simplifier les problèmes de parking.

---

(21) L'ensemble des professionnels s'accordent à dire que lorsqu'un routier a recours au ferroutage, c'est son problème et que son chargeur n'a pas à le savoir (il ne sera donc pas prêt à en payer le surcoût par rapport aux tarifs pratiqués par le transport routier pur.).

Ceci pourrait jouer en faveur des transporteurs et des chargeurs qui programment mieux leurs opérations de remise, et des frêts plus pauvres mais moins urgents (22).

- Une structure tarifaire identique pourrait aussi être adoptée en fonction de délais d'acheminement légèrement moins rapides, sous réserve d'une analyse du marché éventuellement concerné (cf. § 2.1-3).

## 2.3 - Les P.M.E et le transport combiné

### 2.3-1 P.M.E. de transport

Les entreprises de transport actuellement concernées par le transport combiné sont les plus grandes d'entre elles ou les plus spécialisées (23). Elles disposent en tous cas d'un réseau à la fois technique et commercial aux deux extrémités du transport combiné, et peuvent gérer de façon spécifique leurs trois types d'engins (tracteurs, squelettes, boîtes). Dans ce contexte, quelle peut être la place des P.M.E., et comment les faire accéder au transport combiné ? Elles ont deux handicaps principaux à surmonter :

- leur taille est insuffisante pour être présente aux deux extrémités du transport combiné (avec des moyens en engins et en personnel). La seule solution ne peut être que le regroupement d'entreprises présentes chacune à l'une des extrémités d'une relation. Il n'est pas concevable d'imaginer que de tels regroupements puissent se réaliser spontanément, la P.M.E devant d'abord accepter l'idée même du transport combiné avant de rechercher des partenaires ...
- les P.M.E de transport se caractérisent par la faiblesse de leur structure interne et leur faible sensibilité aux impératifs de la gestion. Ainsi, leur grande flexibilité, qui leur permet de s'adapter très rapidement aux fluctuations du marché, ne les ont pas habituées à programmer leurs envois et réceptions, à anticiper sur leurs besoins etc. : or, pour le transport combiné, il s'agit de conditions préalables.

### 2.3-2 P.M.E. industrielles

- les P.M.E industrielles ignorent tout des avantages induits du transport combiné et sont en relations commerciales avec des P.M.E transport qui n'en font pas : elles ne font pas pression sur leurs transporteurs pour qu'ils passent au transport combiné.
- les PME industrielles ne disposent pas du savoir-faire technologique, qui les rendrait aptes à l'organisation logistique de leurs flux, dont les utilisateurs du transport combiné doivent faire preuve pour recourir à cette technique.

En conclusion, dans son organisation actuelle, le recours au transport combiné ne correspond-il pas à une prime de productivité, dont les seules bénéficiaires seraient les grandes organisations, surtout dans le contexte de développement limité qui semble être celui des deux grands opérateurs de transport combiné ?

(22) Nous avons pu observer de tels cas, sans pouvoir apprécier l'éventuelle généralisation ou au contraire le caractère seulement anecdotique.

(23) A l'extrême, ne peut-on pas considérer qu'elles forment écran ?




# C.R.E.T.

Monsieur Patrice SALINI  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
Direction des Transports terrestres  
Service des Transports routiers  
244, Bd Saint-Germain  
75007 PARIS

Monsieur,

Comme convenu, je vous adresse une brève note de réflexion sur le développement du transport combiné et je souhaiterais que les problèmes abordés soient discutés au cours de la dernière séance de la Commission.

Etant dans une position extérieure aux enjeux économiques immédiats, mais attentif à la cohérence à long et à moyen terme du développement du transport combiné, je suis surpris par l'insistance de la Commission pour des problèmes techniques, certes importants, mais qui mettent en évidence le poids des particularismes d'entreprises opératrices transport combiné, très préoccupées du court terme, et qui ont pour défaut majeur de trop isoler le transport combiné d'une perspective économique d'ensemble. Ainsi se trouve de fait éliminée toute approche à long terme, ce qui semble contraire aux objectifs initiaux de la Commission.

Deux aspects apparaissent :  enjeu logistique  
enjeu transport

## A) Logistique

1 - enjeu stratégique à long terme - Il faut, à moyen et à long terme, obtenir une adéquation du transport combiné à la logistique qui se développe chez les chargeurs industriels, les distributeurs et les prestataires de transport. En fait, le transport combiné ne doit-il pas s'intégrer aux chaînes logistiques et aux chaînes de transport, quitte à perdre son identité et à voir réduite l'autonomie des opérateurs de transport combiné spécialisés ? En outre, le transport combiné peut rentrer dans le cadre d'une productivité globale de chaîne meilleure que celle d'une option économique d'ensemble (1).

... / ...

---

(1) Ainsi les armateurs, gestionnaires d'une chaîne logistique de conteneurs, sont gênés par la C N C qui poursuit un objectif de productivité de mail- lon qu'elle est, aux dépens de la chaîne.

2 - Transport Combiné et Structures logistiques de plate-  
forme (SLP) -

(souci très présent : 80 % du temps de la commission Transport de marchandises de la région P.A.C.A. est consacré à l'articulation transport combiné-modes de transport et S.L.P.) Ne faudrait-il pas développer l'articulation de ces deux outils (S.L.P. et T.C.) ? La Structure logistique de plateforme est un point de rencontre des modes et des acteurs économiques (industriels, distributeurs, opérateurs de transport, grandes Entreprises, P.M.E.) qui autorise une répartition modale en fonction d'une série d'optimums :

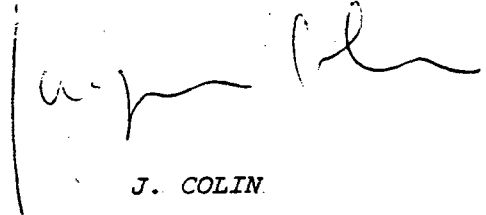
- optimum des opérateurs de transport qui ont le choix (a - modalité des opérateurs ?)
- optimum des chargeurs (expéditeurs, destinataires)
- optimum au plan de l'intérêt général.
  - . du point de vue de l'environnement et sans doute des conditions de travail
  - . du point de vue des coûts de circulation (amélioration de la productivité de la chaîne)

3 - Transport

Le marché du transport est défini comme hétérogène = trois segments de marché (SNCF, CNC, NOVATRANS) est-ce réaliste ? est-ce sûr ? Peut-être pas.

- les techniques se ressemblent au point de se confondre (caisse mobile/maxicadre, cf. l'outil mixte développé par la Flèche Cavallonnaise).
- au fur et à mesure de leur qualification en logistique, les chargeurs et les opérateurs de transport se donnent le choix d'accéder à l'une ou l'autre des variantes du transport combiné : ils jouent sur la rivalité des opérateurs (Cf. Flèche Cavallonnaise...).
- les PMI - PME sont déroutées - elles ont, pour des raisons connues, peu accès à NOVATRANS et sont soit démarchées par des transporteurs (→ NOVATRANS), soit par la CNC, soit par la SNCF (wagon Ferdom-Fercam) ⇒ la commercialisation ne doit-elle pas être de la responsabilité d'un seul acteur qui choisit ensuite la technique la plus appropriée...

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma parfaite considération.



J. COLIN.

## PROPOSITIONS DE LA CGT SUR LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ

---

La CGT est favorable au développement du transport combiné :

- la dissociation de l'unité de chargement de l'engin de traction et du véhicule porteur est une tendance d'avenir de l'évolution du transport. Elle se réfère à une logique de la circulation des marchandises porteuse de gains de productivité à l'échelle de l'ensemble de la chaîne production/transport/distribution.

- le transport combiné recèle des opportunités pour favoriser l'amélioration des conditions sociales dans le transport routier.

Toutefois, le développement doit être envisagé en tenant le plus grand compte de l'héritage dont nous disposons en matière de transports combinés et des évolutions souhaitables du marché des transports.

La CGT a pris connaissance du bilan effectué par la "commission Frybourg". A partir de ce bilan, elle attire l'attention des pouvoirs publics sur les questions qui lui paraissent fondamentales :

- le recours des entreprises de production et de distribution à des systèmes de gestion de leurs flux de marchandises permettant des économies d'exploitation, voire des plus-values, est légitime. Toutefois, il serait dangereux qu'il se fasse dans des conditions qui excluent les entreprises de transport à la fois des choix d'organisation et de la répartition des surplus éventuels, en les confinant de plus en plus dans un rôle de tractionnaire dominé économiquement et sous-rémunéré.

- s'agissant plus particulièrement du transport combiné, la mise à disposition de l'outil ferroviaire dans des conditions économiques malsaines, est génératrice de deux tendances préoccupantes :

- . diminution de la part de la valeur ajoutée réalisée au sein de la SNCF.
- . développement d'une tendance "protectionniste" de l'entreprise ferroviaire vis à vis de son trafic en wagons isolés, tendance justifiée à court terme, mais préjudiciable à long terme à la SNCF et à l'efficacité du système de transport.

- L'organisation des flux de circulation de marchandises revêt une importance grandissante pour la compétitivité de l'économie française, le développement régional. A ce titre, les collectivités territoriales sont déjà amenées à consentir des efforts, notamment financiers. L'étude, l'organisation, le financement et la gestion d'un réseau plus performant de chantiers de transports combinés ne peuvent que renforcer cette implication.

C'est à partir de ces trois questions que la CGT formule ses propositions :

1) le développement du transport combiné doit être une opportunité pour favoriser la coopération de petites et moyennes entreprises de transport opérant à chaque extrémité d'une relation.

Les entreprises de transports doivent se donner les moyens individuellement ou collectivement d'élargir la gamme de leurs prestations au-delà du rôle de tractionnaire. C'est la voie obligatoire pour que ne se perpétue pas sous d'autres formes, le rapport de domination aboutissant à la sous-rémunération. C'est aussi une des conditions du développement de l'offre de transports combinés en direction des petites et moyennes entreprises industrielles dans des conditions mutuellement avantageuses.

2) la SNCF et son groupe doivent engager rapidement une réflexion globale sur le développement du transport d'unités de chargement amovibles (caisses, conteneur, etc..) qui est de nature à modifier sensiblement les caractéristiques de son offre commerciale et la composition de son parc de matériel. Par ailleurs, une plus large implication des entreprises routières du groupe est souhaitable dans des conditions permettant une rémunération convenable des différents intervenants au sein du groupe.

Il apparaît nécessaire qu'à terme, la SNCF soit en mesure d'intervenir de façon complète et maîtrisée sur l'ensemble de l'offre transports combinés :

- trafic maritime
- chargeurs
- auxiliaires de transport
- transports routiers

Pour le premier créneau qui déborde le thème de la commission, il serait sans doute souhaitable de rechercher des solidarités plus larges avec notamment la CGM.(Compagnie Générale Maritime)



Par ailleurs, les caractéristiques du transport de conteneurs maritimes (concentration des origines mais dispersion des destinations, retours à vide) devraient être mieux utilisées pour traiter de façon économique d'autres flux à caractère diffus.

Pour faciliter l'offre destinée aux chargeurs et auxiliaires et pour gérer les participations de l'entreprise au niveau de l'EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial) assurant la gestion du réseau de chantiers communs, la SNCF devrait disposer d'un organisme financier national décentralisé au niveau régional apte à se procurer des ressources sur le marché financier.

La commercialisation du transport combiné dans toute son acception (conteneurs, rail/route) ainsi que les prestations d'exploitation qui lui sont directement associés (camionnages) sont gérées par un seul opérateur qui prend la succession de la CNC : celui-ci est l'interlocuteur direct des chargeurs et auxiliaires et des entreprises routières du groupe SNCF.

Quel doit être le "statut" de cet opérateur ?

La CGT estime que ce doit-être un service autonome de la SNCF. Dans l'immédiat compte tenu de l'héritage de l'organisation commerciale, récemment modernisée de la CNC et des insuffisances du propre service commercial SNCF on pourrait opter pour une courte situation de transition où la CNC garderait son statut de filiale.

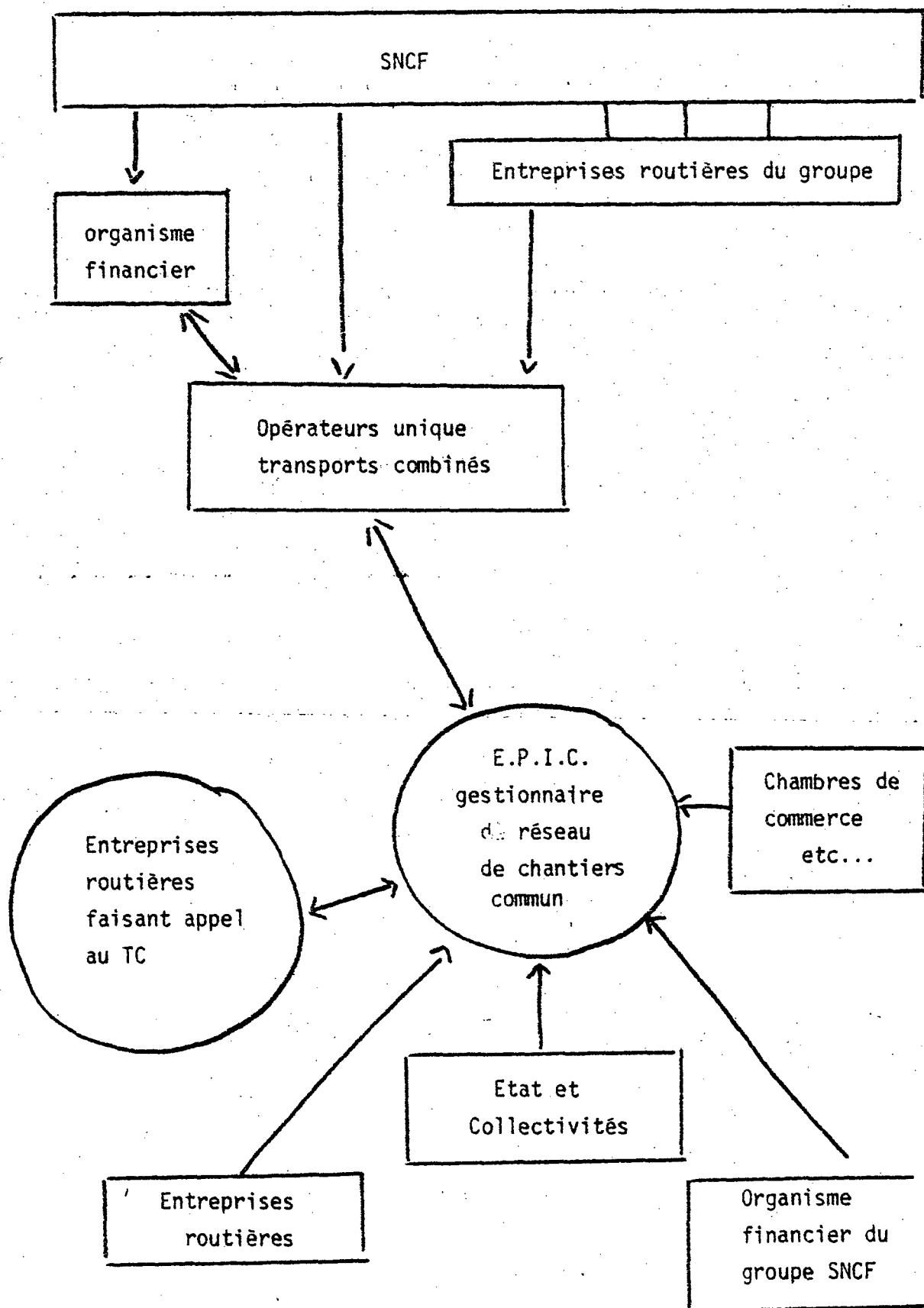
Cette période de transition dont les modalités seront concertées entre les directions et les organisations syndicales dès 1983, sera mise à profit pour clarifier les rapports économiques entre les deux sociétés, approfondir la coopération commerciale entre les deux organisations, rendre plus opérationnelle l'organisation technico commerciale de la SNCF marchandises.

La SNCF développant véritablement son offre transport combiné sur tous les créneaux et sous sa maîtrise contribuerait ainsi à abaisser le seuil de rentabilité de cette technique dans des conditions économiques saines pour elle et pour la collectivité.

3) il est exclus, pour des raisons commerciales et financières, que la SNCF et son groupe assument la totalité de l'offre transports combinés. Une large place est potentiellement disponible à travers la continuation sous d'autres

formes de la prestation actuellement assurée par la société NOVATRANS. Cette prestation peut être définie comme la mise en rapport des transporteurs routiers avec le système d'exploitation des transports combinés. Ce système pour progresser dans de bonnes conditions devra faire appel à diverses sources de financement en provenance des entreprises qui l'utilisent mais aussi à du financement public.

C'est pourquoi la CGT estime judicieux que cet interface technico-commercial soit géré par une EPIC décentralisé au niveau des régions au sein duquel seraient associés l'Etat et les collectivités, le groupe SNCF, les entreprises de transport routier et leurs associations professionnelles et divers organismes comme par exemple les chambres de commerce et d'industrie. Cet établissement aurait donc la responsabilité de la gestion des chantiers communs et de la promotion du transport combiné vis à vis de la profession routière.



Le deuxième aspect que nous voulons aborder, concerne les conditions sociales. Le schéma de principe que nous proposons entraînerait des modifications à plus ou moins long terme de la nature et de la structure des sociétés existantes. Il est évident, que pour la CGT, ces modifications devraient s'opérer dans le cadre du maintien intégral des avantages acquis par les uns et les autres. Cet aspect implique des procédures de concertation appropriées.

Pour ce qui est de la contribution du développement des transports combinés à l'évolution positive des conditions sociales dans le transport routier nous voudrions faire les remarques suivantes :

- 1 - Il est indéniable que ce développement va dans le sens de la réduction des heures de conduite de nuit. Au-delà d'un certain seuil, il peut se traduire par une augmentation du travail de nuit des cheminots et il y aurait alors lieu d'en tenir compte par le biais d'une extension de la procédure de compensation en temps du travail de nuit amorcée en 1983.
- 2 - Le transport combiné à l'heure actuelle ne résout pas le problème de l'amplitude élevée liée à la concentration du trafic sur les heures de début de matinée et de fin de soirée. Cette situation est liée à l'importance structurelle du groupage dans le trafic actuel et aux pratiques de certains chargeurs. Dans le but d'améliorer simultanément les conditions de travail et la rentabilité des chantiers, il y a lieu de rechercher des combinaisons permettant un meilleur étalement. Ceci pourrait se réaliser par une plus grande diversification du trafic et des incitations tarifaires.
- 3 - Le développement du transport combiné comme d'autres organisations du transport routier, est favorable à une meilleure utilisation du tracteur routier, ce qui est positif, mais peut tendre à augmenter la part conduite du temps de travail des chauffeurs. Cette situation pourrait être utilisée dans le sens d'une intensification de l'exploitation du personnel qui se cumulerait avec l'impression de la perte d'une certaine autonomie de la gestion de son temps même si celle-ci est souvent illusoire.

NOTE DE REFLEXION  
PRESENTEE PAR LES REPRESENTANTS DU PERSONNEL  
AU COMITE D'ENTREPRISE NOVATRANS

Tout d'abord, nous constatons que les conclusions de votre rapport dressent un tableau sombre de l'organisation du transport combiné en FRANCE.

Cette impression nous est donnée par le fait que vous comparez deux Sociétés fondamentalement différentes et que nous estimons complémentaires.

Par ailleurs, vous dites que le trafic intérieur NOVATRANS ne dégage depuis 10 ans, qu'une faible croissance.

Il s'agit là d'une impression donnée par les statistiques. Il nous semble anormal de compenser la disparition du trafic U.F.R., principalement diffus, voulue par les Pouvoirs Publics, par la croissance du trafic en semi-remorques essentiellement axée sur les longues distances en trains complets et antennes.

Comme vous l'avez mentionné, la C.N.C. filiale de la S.N.C.F. gère une technique dans le cadre de la stratégie de sa maison mère qui peut ainsi assurer le porte à porte. A noter en particulier, sa principale activité de distributeur de conteneurs maritimes.

Le rôle de NOVATRANS, Société privée à majorité routière, est de convertir à ses techniques -semi remorques et caisses mobiles- les transporteurs routiers qui peuvent eux-mêmes assurer ce porte à porte. La C.N.C. s'adresse directement aux chargeurs alors que NOVATRANS s'adresse aux transporteurs publics qui n'ont recours aux techniques mixtes que par intérêt (prix, qualité de service, problèmes sociaux, véhicules proches des normes standard routières ...).

D'autre part, il nous semble que votre étude n'a pas consacré une place suffisante au trafic international alors qu'il est parfaitement adapté aux échanges européens, compte-tenu des distances.

Enfin, le facteur "personnel" n'a pas été évoqué alors qu'il représente un élément important dans ces deux Sociétés de prestations de service : charges, éléments moteur, relations humaines .. Dans le contexte actuel, ce sujet ne peut être ignoré.

Votre rapport fait bien ressortir les points qui permettent d'identifier les deux Sociétés.

La C.N.C. et NOVATRANS n'ont de commun que :

- \* L'utilisation de chantiers de transbordement.
- \* L'utilisation de moyens de manutention verticaux.
- \* La possibilité de proposer une technique commune, la caisse mobile non gerbable pour NOVATRANS.
- \* Les moyens d'acheminement.

Par contre, elles divergent sur les points suivants :

- \* L'exploitation dans les Centres est différente.  
Le trafic NOVATRANS (routier) est basé sur un aller-retour.  
Le trafic C.N.C. qui s'adresse aux chargeurs est lui basé sur un aller simple d'où stockage et retour à vide des matériels.
- \* En fonction du développement de son trafic, NOVATRANS a adapté son parc wagons pour répondre aux besoins spécifiques de chacune des techniques (semi-remorques et caisses mobiles).
- \* Du fait de l'acheminement de 85 % du trafic en trains spécialisés, la structure des tarifs est différente.

En conséquence, nous pensons que le développement du transport combiné en FRANCE est subordonné au maintien de ces deux Sociétés sous leurs identités juridique et commerciale.

Il est souhaitable que les chantiers soient contigus mais préservent une possibilité d'exploitation distincte.

Par contre, comme il est d'ailleurs pratiqué actuellement, des accords de sous-traitance doivent être recherchés entre les deux Sociétés de façon à rentabiliser l'exploitation tout en conservant la qualité de service attendue par la clientèle.

Le financement des infrastructures des chantiers, leur extension et leur entretien doivent être pris en charge par les Pouvoirs Publics, au même titre que les infrastructures routières et ferroviaires (Organisation à définir).

Les deux Sociétés continuent d'assurer le financement des moyens de manutention. Il serait souhaitable de rechercher une harmonisation technique permettant la compatibilité des deux modes d'exploitation.

D'autre part, une collaboration plus étroite est à rechercher au niveau de l'entretien et du dépannage.

Une gestion commune du parc wagons est difficilement réalisable du fait de la spécialisation de la majorité des wagons NOVATRANS.

Toutefois, suite à un certain déséquilibre du trafic C.N.C. ainsi qu'une utilisation moins intensive de ses wagons, un accord débouchant sur une utilisation ponctuelle ou contractuelle de wagons porte-caisses, peut être mis en place.

Une concertation entre les deux Sociétés devrait aboutir à une harmonisation des investissements wagons en fonction de l'évolution de chacun des trafics.

Des tarifs remodelés (par train complet, par rame -attractifs pour créer de nouveaux trains-, par wagon isolé) devraient faciliter le jeu d'une concurrence normale au niveau des chargeurs tout en préservant la rentabilité S.N.C.F. et d'étendre la présence géographique de NOVATRANS.

Ceci implique la définition précise du domaine commercial de chaque Société et de leur marché respectif :

\* C.N.C., les chargeurs en évitant de concurrencer le transporteur routier déjà client de NOVATRANS.

\* NOVATRANS, les routiers.

Enfin, nous considérons que la caisse mobile ne constitue qu'une étape dans l'évolution des techniques de transport combiné rail-route. Un matériel plus spécifiquement routier (tel est le cas de la semi-remorque préhensible par pinces) pouvant s'insérer plus facilement dans un parc routier, amènerait au combiné, les P.M.E. qui hésitent actuellement à investir dans du matériel par trop spécialisé.

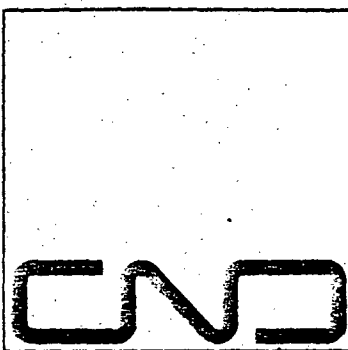
Nous ne saurions exclure de nos réflexions le fait que depuis la création des techniques de transport combiné (U.F.R., Kangourou, M.C. 22), un Organisme privé a toujours servi de liaison entre les transporteurs routiers et les Chemins de Fer.

Ce rôle assuré depuis 1967 par NOVATRANS doit être maintenu dans l'avenir car sa neutralité répond pleinement aux appréhensions ou craintes manifestées par le transporteur routier vis à vis des Chemins de Fer et de plus, permet d'harmoniser les rapports de ceux-ci avec le Ministère de tutelle.

En conclusion, nous pensons que des incitations gouvernementales permettraient d'accélérer le développement du Transport Combiné alors que de trop profondes modifications des structures des opérateurs risqueraient de semer le trouble chez les utilisateurs.







CONSEIL NATIONAL DU DÉMÉNAGEMENT  
ET DU GARDE-MEUBLES

COMMISSION SUR LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU  
TRANSPORT COMBINE

Réunion du 22 Décembre 1982  
consacrée aux problèmes du déménagement

- 1°) L'Organisation Professionnelle tient à marquer son désir exprès de voir la S.N.C.F., ses services et en particulier le SERNAM et ses filiales (SCETA), renoncer à traiter des opérations de déménagement de domicile à domicile directement avec des particuliers (service complet de déménagement), cette interdiction s'entendant aussi bien pour les déménagements de mobiliers particuliers que pour les déménagements administratifs.

Cette demande ne vise pas les opérations de porte à porte.

Cependant, les Organisations Professionnelles souhaitent que cette formule ne soit pas encouragée et qu'en tout état de cause le prix proposé de porte à porte soit plus élevé pour les particuliers que pour les professionnels.

- 2°) Dispositions susceptibles de permettre une reprise des activités du déménagement par la Profession en utilisant le mode de traction ferroviaire.

A - PROBLEME TARIFAIRE

- a) La profession souhaite que soit mise en place une tarification sur trajet "plein" englobant l'opération de retour à vide au point de départ.

De ce fait, l'opération de retour des conteneurs vides ne serait pas facturée, ce retour pouvant être réalisé dans le délai de 8 jours.

- b) Mise en place d'un tarif national de traction de gare à gare (toute gare de France ouverte aux transports de marchandises sur wagons plats) sur wagon, sans manutention, pour l'activité du déménagement:

.../...

- limité aux conteneurs ou caisses métalliques
- d'un poids maximum de 150 Kgs par M3
- d'un volume maximum de 20 pieds (33 M3)
- avec une mise à disposition de 48 Heures sur wagon
- et en stationnement au sol de huit jours maximum.

Cette tarification de base devra être simple et attractive et pour ce faire, ne pas dépasser pour un vingt pieds un prix de l'ordre de 3,00 F. du kilomètre pour des relations de 500 kilomètres et au-delà.

c) Naturellement des aménagements par accords particuliers pourront être envisagés en fonction : des trafics proposés, des tarifs spéciaux pour relations privilégiées, des groupages sur wagons.

d) Opérations Terminales

L'Organisation Professionnelle souhaite la mise en place d'une tarification simple pour la manutention en gare, en fonction des moyens techniques équipant les gares (grues, ponts, préemption par pinces etc).

**B - SERVICE ET DELAI**

La Profession souhaite un délai maximum d'acheminement des conteneurs pleins de 48 heures (de la mise à disposition en gare de départ à la mise à disposition en gare d'arrivée).

La Profession souhaite également un marquage spécial des wagons transportant des conteneurs de mobilier pour permettre aux préposés de la S.N.C.F. de repérer ces wagons et donc de les manutentionner avec précautions (coups de butoirs).

**C - MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

La profession souhaite pouvoir faire accompagner les conteneurs de personnel propre à l'Entreprise ayant assuré le chargement, pour ce faire, nous souhaitons pouvoir faire accompagner le conteneur par une à trois personnes maximum. (une place gratuite et 2 places demi-tarif).

La Profession ne pense pas nécessaire de remettre en vigueur les facilités de billet pour les clients déménagés.

**MESURES PUBLICITAIRES**

La Profession souhaite que des mesures publicitaires, pour faire connaître ces possibilités, soient réalisées avec le concours de l'Organisation Professionnelle.

POUR UNE VÉRITABLE POLITIQUE INTERMODALE  
EN MATIÈRE DE TRANSPORTS MARCHANDISES

---

---

LA COMBINAISON RAIL - ROUTE, UNE NECESSITE SOCIALE

Pour la CFTD les choses sont sans équivoque.

L'intérêt collectif impose de combiner le rail, dont le coût social est meilleur sur la moyenne et la longue distance, et la route, seule apte en dehors des transports utilisant les embranchements particuliers, à assurer le ramassage et la distribution.

Tout ou presque a été dit sur les avantages d'une formule combinée :

- . Diminution des nuisances diverses et notamment des accidents.
- . Economie d'énergie, en particulier de produits importés.
- . Amélioration des conditions de travail des conducteurs d'engins routiers.

Cela dit il reste à voir comment développer ce moyen. Il apparaît nécessaire de mener à cet effet une double action :

- Une prise en charge des problèmes de matériel et d'infrastructure.
- La mise en place d'une structure de gestion et de commercialisation performante.

LES PROBLEMES DE MATERIEL ET D'INFRASTRUCTURE

Le matériel

Tout d'abord les boîtes sous toutes leurs formes. Il faut très rapidement réaliser un ensemble de matériel standardisé capable de répondre aux demandes de la clientèle.

Il en va de même des remorques qui devraient toutes être équipées à la construction des équipements permettant la préhension verticale.

Les véhicules porteurs devraient également être l'objet de soins et d'études particuliers. La vitesse limite de l'ensemble ferroviaire devrait être de 140 km/h pour permettre l'inscription des trains RR dans les sillons chargés en circulation voyageurs.

## L'infrastructure

Un programme de mise à gabarit, permettant la circulation des ensembles rail/remorques à hauteur de rives de 5,70, devrait être élaboré.

## La recherche

Il convient de poursuivre les recherches pour construire un matériel intermodal ne nécessitant pas d'équipement lourd et permettant de passer très rapidement d'un mode à l'autre. La caisse du véhicule ferroviaire devrait, par exemple, avoir les moyens de sa propre autonomie pour pouvoir passer, sans portique de levage, sur un train de roulement routier. Ce mode permettrait de multiplier sans frais les points de changement de techniques.

## LA STRUCTURE DE GESTION ET DE COMMERCIALISATION

Gestion de la chaîne et commercialisation doivent relever d'un opérateur unique.

La formule envisageable serait celle d'une filiale directe SNCF absorbant les actuels CNC et NOVATRANS.

Afin d'avoir une réelle politique de développement rapide et généralisé de ce mode la filiale devrait acquérir ses propres éléments routiers.

En conclusion, il faut opter résolument pour une formule qui se révèle celle de l'avenir. Pour cela il faut réaliser une véritable révolution dans les conceptions tant techniques que commerciales et de droit public. La mutation indispensable de la caisse-roues du chemin de fer en caisse-roues de chemin de fer-roues routières est à ce prix.

## Annexes

### I - Ferroutage

Des sondages statistiques devraient désigner les relations sur lesquelles le système de ferroutage devrait être créé ou développé. C'est ainsi qu'une liaison ESPAGNE - BELGIQUE - ALLEMAGNE - SUISSE paraît dès maintenant souhaitable.

Il en est de même sur une liaison MARSEILLE - SUISSE - ALLEMAGNE.

### II - Transports de conteneurs

La SNCF devrait examiner la possibilité d'acheminer des lots de conteneurs limités à quelques unités en assurant les processus d'éclatement, comme les trains blocs.

## RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DES TRANSPORTS  
TERRESTRES

Service des Chemins de Fer

F.1

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII<sup>e</sup>)  
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16  
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 250036 F

PARIS, LE

Les transports combinés rail-route et l'énergie

-----

1. Intuitivement il peut paraître évident que toute technique permettant le transfert d'une partie du trafic réalisé par la route vers le rail doit être génératrice d'économies d'énergie. Pourtant si divers organismes ont réalisé des études et tenté des estimations à ce propos, on ne peut que relever leur absence de concordance et l'impossibilité actuelle de se rattacher à des chiffres précis.

La difficulté de telles estimations tient au fait que le nombre de paramètres influant sur la consommation d'énergie est considérable, et qu'en conséquence chaque transport/un cas particulier /constitue ayant ses caractéristiques propres (type de parcours effectué et de véhicule utilisé, coefficients de chargement et de parcours à vide, etc...). Il faut notamment prendre en compte les acheminements terminaux - purement routiers dans le cas du ferroutage - qui sont généralement de longueur variable et donnent lieu de ce fait à des consommations accessoires délicates à évaluer.

2. On peut néanmoins obtenir un ordre de grandeur des économies d'énergie qu'est susceptible de produire le transfert vers le transport combiné (1) d'un transport purement routier, en se basant :

- d'une part sur les résultats de l'étude publiée par le Ministère des Transports sur les consommations unitaires d'énergie dans les transports en France. Cette étude a le double mérite de présenter des données chiffrées recueillies pour la plupart directement auprès des transporteurs eux-mêmes, et de bien faire apparaître l'extrême difficulté, voire l'impossibilité, de conclure avec exactitude compte tenu de la sensibilité des consommations aux conditions du transport. Les fourchettes de valeurs ainsi déterminées paraissent légitimement utilisables ici.

.../...

(1) Seules sont prises en considération dans cette partie les techniques de transport combinées dites "Kangourou" et "caisse mobile".

- d'autre part sur des hypothèses vraisemblables dérivées des caractéristiques réelles de trafic observées par la société NOVATRANS, chargée de la promotion et de l'exploitation du transport combiné rail-route.

Ces hypothèses consistent à admettre que dans le cas du transport combiné, les tractions terminales routières représentent de l'ordre de 10 % du trajet principal ferroviaire, et que les opérations de manutention et de déplacement des véhicules (semi-remorques ou caisses mobiles), génératrices de dépenses d'énergie, représentent un surcoût énergétique équivalant à environ 15 % des tractions terminales. Si l'on considère par exemple le cas d'un transport dont le trajet ferroviaire a 700 kilomètres de longueur, la première hypothèse revient à estimer que les trajets terminaux n'excèdent pas 35 kilomètres à chaque extrémité (c'est probablement là une hypothèse majorante dans le cas général). La seconde hypothèse s'explique par les considérations suivantes. Le temps de chargement ou de déchargement des véhicules est de 3 à 4 minutes, soit 6 à 8 minutes pour l'ensemble du transport. La consommation d'énergie du tracteur utilisé pour ces opérations est du même ordre de grandeur que celle qui serait dépensée pendant un temps équivalent passé sur la route, c'est-à-dire pour effectuer un parcours de 6 à 8 kilomètres. En majorant ce chiffre de 50 % pour tenir compte des éventuelles manutentions parasites, on arrive à un surcoût énergétique qui représente 9 à 12 kilomètres, soit environ 15 % des tractions terminales.

3. Dans un premier temps le calcul est conduit en termes de consommations unitaires d'énergie rapportées à l'offre de transport, c'est-à-dire définies comme le rapport des consommations globales exprimées dans une unité commune, le gramme-équivalent-pétrole (gep), aux trafics maximaux exprimés en tonnes-kilomètres offertes (tko) qui résulteraient d'une utilisation à 100 % des capacités sur l'ensemble des parcours effectués.

4. Les acheminements terminaux, réalisés par voie routière dans des zones urbanisées, conduisent à de fortes consommations, de l'ordre de 19 à 25 gep/tko pour des ensembles articulés "gros porteurs". Pour ce qui est de l'acheminement principal, ferroviaire dans le cas du transport combiné, on peut considérer qu'il est normalement -c'est-à-dire lorsqu'il est correctement utilisé-effectué au moyen de trains complets ou assimilés, entre points relativement éloignés, sans triages ni stationnements parasites. La consommation unitaire correspondante est de 3 à 3,5 gep/tko (1). De même pour un transport intégralement routier, les chiffres de consommation à prendre en compte sont ceux qui correspondent à des ensembles "gros porteurs" circulant sur de grands itinéraires économes en énergie, et se situent entre 12,7 et 15,8 gep/tko.

.../...

---

(1) L'équivalence retenue pour l'électricité est 1 Kwh = 241 gep et reflète la quantité de pétrole nécessaire à la production d'1 Kwh marginal. Il faut noter qu'une telle équivalence n'est pas favorable aux modes de transport consommant de l'électricité, celle-ci étant pour partie seulement et de manière décroissante d'origine pétrolière.

Il existe une différence de distance de parcours entre les modes d'acheminement routier et ferroviaire. Toutefois dans le cas des trains complets et assimilés, le coefficient de correction moyen est très proche de l'unité, et l'on peut admettre que cette différence de distance est compensée par l'effet majorant de la première hypothèse de calcul dans le cas général.

Dans ces conditions, et moyennant les hypothèses précédemment indiquées, on arrive aux fourchettes de valeurs suivantes :

$$\text{pour le transport combiné rail-route} : \frac{(3-3,5) \times 100}{110} + \frac{(18,6-25,3) \times 10}{110} \times 1,15 = 4,7 - 5,8 \text{ gep/tko}$$

$$\text{pour le transport routier} : \frac{(12,7-15,8) \times 100}{110} + \frac{(18,6-25,3) \times 10}{110} = 13,2 - 16,7 \text{ gep/tko.}$$

Il faut également tenir compte de ce que la consommation retenue pour le transport d'une tonne-kilomètre par route se rapporte à la marchandise seule, alors que, par le fer, elle se rapporte au poids total du véhicule, c'est-à-dire marchandise plus tare. Le poids moyen observé des véhicules transportés par la société NOVATRANS (semi-remorques et caisses mobiles) étant de 17 tonnes, dont en moyenne 6 tonnes de tare, il faut multiplier les chiffres de consommation obtenus pour le transport combiné par un facteur correctif égal à :

$$\frac{17}{17-6} = 1,545; \text{ d'où finalement les valeurs des consommations d'énergie suivantes :}$$

pour le transport combiné rail-route 7,3 à 9,0 gep/tko  
pour le transport routier 13,2 à 16,7 gep/tko,

soit un rapport de 1 à 1,8 environ, ou une économie de l'ordre de 45 % en faveur du transport combiné par rapport à la route en termes de consommations unitaires d'énergie rapportées à l'offre de transport.

Dans la réalité, il est clair que certains parcours étant effectués à vide et les capacités offertes n'étant pas utilisées à plein sur les parcours en charge, le trafic réel n'est pas égal au trafic maximal et que la valeur moyenne du rapport des deux trafics ou "coefficient d'utilisation" varie d'un type de transport à un autre. L'avantage dont peut se prévaloir la route dans certains cas du point de vue des consommations tient précisément au niveau élevé de son coefficient d'utilisation. Celui-ci atteint 65 % pour les ensembles articulés gros porteurs exploités pour compte d'autrui, alors qu'il n'est que de l'ordre de 50 % pour les trains complets. Si l'on admet que les caractéristiques du transport combiné sont voisines de celles des trains complets, le rapport des consommations unitaires rapportées à l'offre est à corriger par un facteur  $\frac{0,65}{0,50} = 1,3$ , et le rapport des consommations unitaires rapportées

au trafic est alors de 1 à  $\frac{1,8}{1,3} =$  soit une économie de l'ordre de

30 % en faveur du transport combiné par rapport à la route. Toutefois le ferroutage est d'origine routière, et il donne lieu à de bons équilibres de trafic, donc à des coefficients d'utilisation élevés, proches de ceux de la route, auquel cas les rapports entre les consommations unitaires sont peu différents, qu'elles soient rapportées à l'offre de transport ou au trafic. Aussi est-il vraisemblable en fin de compte que c'est entre 30 et 45 % que se situe l'économie d'énergie réelle résultant du passage de la route au transport combiné rail-route.

5. Il convient évidemment d'insister sur le fait qu'il ne s'agit pas là de chiffres précis et définitifs, mais seulement d'un ordre de grandeur obtenu au terme d'un calcul inévitablement théorique, même s'il est dérivé d'éléments observés dans la réalité, et qu'il faut donc le considérer avec une très grande prudence. On pourrait par exemple arguer que les acheminements par transport combiné ne sont pas intégralement assurés par trains complets mais pour une part par trains du "régime accéléré", dont la consommation unitaire est supérieure à celle des trains complets. Mais il en est de même pour les transports routiers à longue distance, qui ne sont pas non plus effectués dans leur intégralité par les véhicules "gros porteurs" les plus performants au plan énergétique, comme on l'a considéré ici. Et si l'on refait le calcul en tenant compte de circonstances moins favorables pour l'un et l'autre mode de transport, on s'aperçoit en fait que les ordres de grandeur des résultats ne sont pas significativement modifiés.

6. L'Union Internationale des Transports routiers (IRU) a récemment fait paraître les résultats d'une étude comprenant les bilans énergétiques du transport de marchandises par route et par technique combinée rail-route (1). Cette étude, réalisée par le Centre de Recherche de Genève BATTELLE, aurait démontré "de manière scientifique" que les performances énergétiques du transport routier traditionnel par semi-remorque sont supérieures à celles des techniques de transport combiné existant actuellement en Europe. La démonstration repose sur l'analyse des consommations effectives d'énergie primaire de traction des différents modes de transport dans des conditions de base réelles et comparables, c'est-à-dire :

- compte tenu de "prestations de services" porte-à-porte identiques entre les différentes conditions de transport
- en comparant des performances effectives d'exploitation et les divers résultats d'essais pratiques et d'exploitation disponibles auprès des transporteurs routiers et ferroviaires, ainsi qu'après des constructeurs.

.../...

---

(1) Etude comparée des bilans énergétiques de transport entre la route et les diverses techniques de transport combiné ; exécutée par BATTELLE pour I.R.U. - avril 1982.



La Commission a procédé à un examen critique approfondi du rapport final de l'étude BATTELLE, et les réflexions auxquelles il a donné lieu de sa part sont résumées dans cette partie de la présente annexe. Les principaux points faibles de la "démonstration" de Battelle que la Commission a mis en évidence sont les suivantes :

1 - un mode de raisonnement contestable :

Sous couvert de raisonner en "conditions réelles de transport", le principe de calcul retenu pour déterminer la consommation unitaire d'énergie, puis le bilan énergétique des différentes techniques de transport est de se baser pour chacune d'elles sur la valeur statistique moyenne du tonnage effectivement observé. Or ces valeurs diffèrent considérablement d'une technique ou d'un moyen de transport à l'autre en fonction de l'état du marché de transports de marchandises. Ceci revient à introduire à priori dans le raisonnement et les comparaisons un biais totalement étranger à la nature et aux qualités des techniques de transport elles-mêmes. De plus, dans l'optique affichée de l'étude

- analyse et comparaisons des bilans énergétiques en vue de définir les conditions optimales d'exploitation énergétique -, la question à traiter est de savoir à quelle technique il vaut mieux recourir pour acheminer, de la manière la plus économe en énergie, une quantité donnée de marchandises - quantité en fonction de laquelle sont déterminés les types de matériel et conditions de chargement à prendre en considération - ; c'est en ces termes que se pose le problème, au niveau du responsable tant d'une politique que d'une entreprise de transport.

2 - une sous-estimation des consommations d'énergie routières

Si les caractéristiques retenues pour la définition du matériel-type utilisé par le transport routier peuvent être considérées comme reflétant correctement la réalité moyenne observée, il n'en va pas de même des valeurs de consommations unitaires d'énergie adoptées, qui correspondent de fait aux seuls ensembles routiers gros porteurs les plus performants actuellement proposés sur le marché.

3 - une mauvaise évaluation des consommations d'énergie ferroviaires :

En effet les caractéristiques moyennes de matériel retenues pour la technique ferroviaire ne correspondent à aucune réalité et ne sont représentatives d'aucun matériel, ni français, ni européens. Quant au modèle de consommation d'énergie utilisé - il s'agit d'un modèle interne développé par la S.N.C.F. et propre au réseau français - , il a fait l'objet d'une application incorrecte à plusieurs titres, ne serait-ce par exemple que du fait des erreurs de retranscription de certaines formules.

.../...

#### 4 - une absence d'approche prospective :

La démarche suivie est exclusivement fondée sur les caractéristiques passées, ou au mieux actuelles, du transport combiné ; elle n'accorde aucune place au développement rapide du trafic, à l'évolution possible des techniques, aux gains potentiels de productivité, c'est-à-dire aux possibilités de meilleure utilisation des techniques de transport combiné.

La Commission a noté avec quelque étonnement qu'au terme de l'analyse de plus de 200 cas de figures, l'étude se garde de toute conclusion péremptoire quant à la supériorité énergétique du transport routier - contrairement à ce que laissaient entendre certains échos reproduits dans la presse spécialisée -, et se borne à constater qu'il est erroné "d'affirmer que tel ou tel type de transport à une dépense énergétique inférieure ou supérieure à un autre", que "chaque cas constitue un cas particulier de comparaison", et que les situations où le bilan énergétique est favorable au transport combiné ne sont pas exclues même si ce n'est pas là le cas général..

Aussi la Commission a-t-elle estimé en fin de compte que la "démonstration" présentée par Battelle n'était pas de nature à remettre en cause les résultats contradictoires auxquels l'avaient conduite sa démarche et ses calculs propres, tels qu'ils ont été exposés dans la première partie (paragraphe 1 à 5) de ce chapitre.

En conclusion,

7. il est clair que chaque transport est un cas particulier et que quelles qu'elles soient, les hypothèses et approximations utilisées peuvent toujours prêter à discussion. Mais à condition de s'en tenir au raisonnable et à l'essentiel, la démarche reste constructive. Le calcul effectué dans la première partie de ce chapitre, fait apparaître, en dépit de ses multiples imperfections, que le passage de l'acheminement purement routier à l'acheminement par ferroutage est générateur d'économies d'énergie appréciables et réelles, qui ne sont ni aussi négligeables, ni aussi importantes que certaines déclarations contradictoires auraient pu le laisser penser. La Commission a estimé de 30 à 45 % le gain de consommation unitaire résultant de l'utilisation du transport combiné par rapport à la route. Sur la base d'un chiffre moyen de 35 % on peut évaluer l'économie d'énergie que permet de réaliser le trafic actuel. La consommation unitaire des véhicules routiers "gros porteurs" varie de 13,2 à 16,7 gep par tonne-kilomètre offerte, soit avec un coefficient d'utilisation de 65 %, de 20,3 à 25,7 gep par tonne-kilomètre transportée. En retenant une valeur moyenne de 23 gep, on voit qu'en 1981 le trafic réalisé par ferroutage (2,7 milliards de tonnes-kilomètres) a conduit à une économie de l'ordre de  $0,35 \times 2,7 \times 10^9 \times 23 = 22\ 000$  tonnes-équivalent-pétrole (tep) (1).

.../...

---

(1) Ce chiffre ne correspond pas à la réalité - qu'il sous-estime - en termes de pétrole économisé dans la mesure où il faudrait tenir compte de ce que l'énergie électrique nécessaire à l'acheminement ferroviaire de ce trafic n'est pas - et sera de moins en moins - d'origine exclusivement pétrolière.

Ces ordres de grandeur montrent à l'évidence que quelques réelles qu'elles soient, les économies d'énergie potentielles que pourrait permettre un recours accru au transport combiné, même au prix d'une politique particulièrement volontariste en sa faveur, resteront nécessairement modestes en valeur absolue - c'est-à-dire en tonnes-équivalent-pétrole-comme en valeur relative - c'est-à-dire au regard de la consommation totale d'énergie du secteur des transports.

