

*Les Rencontres Transport de l'Observatoire*

*Les enjeux et les perspectives du  
Transport Combiné*

**CDAT  
8493**

*Septembre 90*



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER  
OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
55 -57, rue Brillat-Savarin 75013 Paris Téléphone : 45 89 89 27

En 1990, l'Observatoire Economique et Statistique des Transports a continué les colloques R.T.O. qui suscitent un grand intérêt depuis 1989.

Vous voudrez bien trouver le compte-rendu de la journée du 20 Février 1990 portant sur "Les enjeux et les perspectives du transport combiné".

La journée du 20 Février 1990 intitulée :

**" Les enjeux et les perspectives du transport combiné "**

se proposait de répondre aux diverses interrogations que beaucoup se posent au sujet des chances réelles de développement de cette technique de transport qui concerne en premier la route et le fer dans la chaîne de transport et à laquelle nous pouvons allier d'autres modes de transport.

Les intervenants étaient :

M. DELSAUX, directeur général NOVATRANS

M. JOSSELIN, ingénieur en chef C.N.C.

M. CHANSON, chargé de mission - O.E.S.T. et C.N.T.

M. BESSAY, vice-président du Conseil National des Transports

## SOMMAIRE

- Présentation des intervenants et introduction du débat M. BESSAY
- 1 - Définition du transport combiné M. CHANSON
- . les différents engins de transport (U.T.I) ou unités de transport intermodal
  - . Les différentes techniques de transports : le ferroutage et le transport des conteneurs
  - . D'autres techniques nouvelles : le Road-Railer
- 2 - Les différents composants du marché du transport combiné
- 3 - Avenir du transport combiné
- 4 - Présentation de NOVATRANS M. DELSAUX
- . activité de la société NOVATRANS et le comportement du trafic durant l'exercice 89
  - . politique de massification des trains
  - . politique de diversification
- 5 - Quelles sont les ambitions de la C.N.C ? M. JOSSELIN
- . Les différents créneaux (matières dangereuses; extension à la logistique de son activité dans le domaine maritime)
- 6 - Le débat
- 7 - Annexes
- . Liste des participants

## PERSPECTIVES ET LES ENJEUX DES TRANSPORTS COMBINES

Introduction du débat par M. Bessay, vice-Président du Conseil National des Transports et président du Comité d'Orientation de l' O.E.S.T.

Je voudrais vous remercier pour votre présence et d'être venus nombreux pour ce débat. Comme vous le savez, ce que l'on souhaite, c'est que celui-ci sorte un peu de l'ordinaire, c'est-à-dire que l'on essaie de faire ensemble un effort de lucidité tout en ayant un dialogue suffisamment serein.

Pour alimenter ce débat sur le transport combiné, nous aurons des interventions de personnes particulièrement qualifiées dans ce domaine. Je dois quand même émettre un regret : l'absence d'un certain nombre de personnalités qui, tenues par des positions d'organisation, ont décidé de n'entretenir pour l'instant aucun contact avec l'Administration Centrale.

L'O.E.S.T. n'avait pas l'impression d'être une administration très centrale et de jouer un rôle essentiel en matière de décision de politique des transports mais d'être davantage un outil d'éclairage. Je dois dire d'ailleurs que M. SALINI a écrit à l'organisation concernée pour regretter cette attitude qui pourrait se traduire, si la consigne est suivie, par une insuffisance d'informations sur les flux, pendant un temps, sur l'utilisation des véhicules - je parle du transport routier de marchandises - et sur les prix du marché. C'est peut-être dommage de se priver de cet instrument là au moment même où cela constitue un des problèmes aigus de la profession.

Ceci dit, pour nous parler du transport combiné aujourd'hui, nous avons la chance d'avoir des personnalités parmi les plus qualifiées pour traiter de ce sujet. Je commencerai, pour vous les présenter, par l'extrême gauche -sans connotation politique- . Tout d'abord,

- M. CHANSON qui a plusieurs casquettes puisqu'il est chargé de mission à l'Observatoire et chargé par le Ministre de réfléchir sur les perspectives du transport combiné; autre casquette intéressante, il préside la TASK FORCE au CEN (Organisation Européenne de Normalisation) à laquelle participe évidemment un certain nombre de représentants et d'acteurs français. Enfin il est, avec Mme CROCHET qui est présente parmi nous, rapporteur du Groupe de travail du Conseil National des Transports sur le transport combiné, présidé par M. BERTHOD.

- M. DELSAUX que tout le monde connaît bien. Directeur Général de NOVATRANS, il a assumé de nombreuses responsabilités, et en assume encore, dans les organisations professionnelles. Il est également vice-président de l'U.I.R.R. qui joue un rôle important pour l'avenir du transport combiné.

- Et enfin M. JOSSELIN, Directeur Général Adjoint de la CNC et qui, en même temps, garde certainement des souvenirs sur la politique conduite par la S.N.C.F puisqu'il a été pendant un temps assez long responsable du Département intermodal de la SNCF.

"ENJEUX ET PERSPECTIVES DU TRANSPORT COMBINE", c'est peut-être un peu ambitieux comme titre, un peu trop alléchant même puisqu'il s'agira simplement de quelques introductions, mais nous souhaitons que le débat se développe.

Je dirais, le transport combiné c'est à la fois un terrain oecuménique lorsque l'on essaie de tirer toutes les complémentarités de chacune des

techniques, de chacun des modes. A ce moment-là, le transport combiné apparaît comme un terrain de rencontres pouvant bénéficier aux uns et aux autres - non seulement aux opérateurs de transport - mais aussi aux chargeurs, donc à la marchandise. C'est aussi parfois un terrain de polémiques où chacun s'interroge et où l'on retrouve les contradictions entre les modes, entre les différents maillons, voire entre les différents opérateurs.

Je me veux bref dans mon propos d'introduction mais je voudrais poser toutefois un certain nombre de questions et essayer d'énumérer certaines interrogations qui me semblent favorables au développement de transport combiné et d'autres qui le sont peut-être moins.

- On peut en effet s'interroger sur le problème de la capacité des infrastructures actuelles à absorber les flux présents et encore davantage les flux à venir. Je crois que ce type d'interrogations est porté par un certain nombre de responsables et en particulier par ceux qui orientent ou ceux qui décident dans ce domaine là. Est-ce que le transport combiné ne trouve pas là un terrain favorable à son développement ?

Liée à cette question du développement des infrastructures et des équipements, celle des financements. Est-ce que le transport combiné offre des opportunités, des possibilités de substitution avec des investissements, des poids financiers qui comparés à d'autres équipements seraient moins coûteux ?

Troisième interrogation qui me semble aller également dans le sens favorable, l'accroissement du champ spatial. Bien sûr, on pense à l'Europe et à la nécessité de développer des réseaux mais tous les opérateurs de transport, tous les chargeurs n'auront pas, ni la capacité ni la volonté de disposer de réseaux propres. Est-ce que le transport combiné peut offrir

une alternative ? Et si avec les récents événements des pays de l'Est (s'ils continuent d'aller dans le bon sens) on dépasse cette Europe des 12, on peut s'interroger sur la possibilité de s'appuyer sur des réseaux ferroviaires relativement denses et qui ne fonctionnent apparemment pas trop mal et qui représentent un mode important sinon dominant à l'Est.

Autre élément favorable, celui de l'évolution même de l'activité. La transformation de la demande, avec la poussée très forte des produits manufacturés, peut dans certains cas offrir des opportunités intéressantes pour le transport combiné.

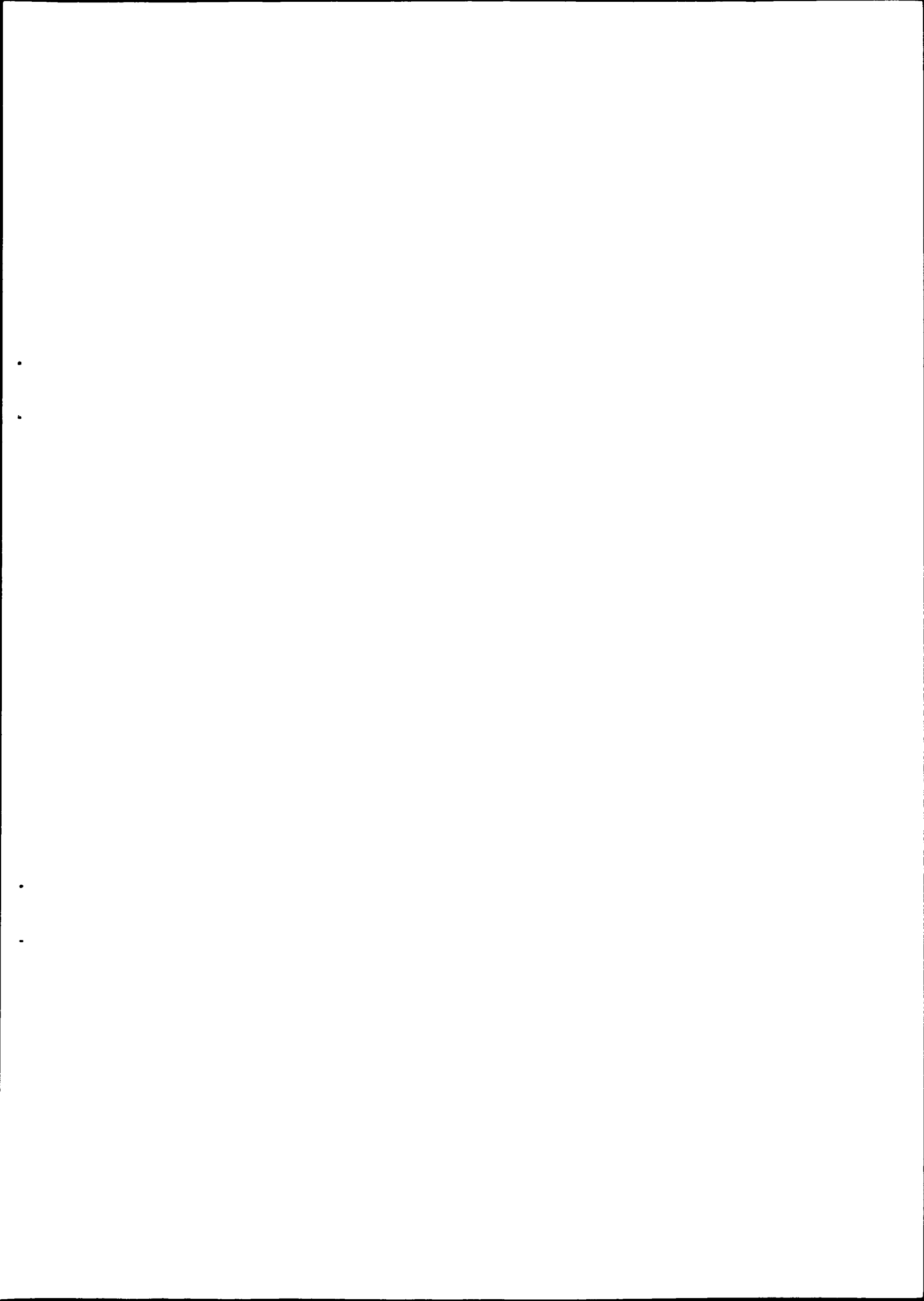
Elément favorable enfin, mais qui peut être défavorable, c'est celui de l'évolution des poids et surtout des normes dimensionnelles. Si ces normes devaient être enfin définies - je dirais de façon raisonnable, c'est-à-dire en prenant en compte des aspects de sécurité mais aussi de productivité logistique - peut-être que le transport combiné trouverait là aussi des raisons de se développer davantage. A l'inverse, on peut aussi en faire un élément défavorable si les pratiques "hors-normes" devaient se développer.

Eléments moins favorables maintenant.

C'est un peu l'attitude des différents opérateurs. Il y a des interrogations dans ce domaine. On voit bien sur quelles techniques s'appuient le développement du transport combiné, sur quels maillons, sur quelles articulations mais des interrogations subsistent sur la responsabilité des uns et des autres. De façon plus schématique qui fait quoi aujourd'hui, et surtout qui fera quoi demain ?

Autre interrogation, celle de la rentabilité de transport combiné. Est-ce que le transport combiné est une alternative pour tous les créneaux de





marchés quelles que soient les distances ? Est-ce qu'il n'y a pas des seuils qu'il faut franchir et quels sont-ils ?

N'y a-t-il pas non plus des freins, et là je crois que M. DELSAUX sera particulièrement bien placé pour nous en parler, quant à la capacité des différents réseaux, notamment ferroviaires, à coopérer réellement et sérieusement non seulement du point de vue technique mais aussi du point de vue commercial ?

Enfin, est-ce que des réticences ne subsistent pas chez les donneurs d'ordres compte tenu parfois du manque de régularité et / ou de fiabilité du transport combiné ?

Voici énumérées quelques interrogations; il y en a bien d'autres. Le classement est arbitraire puisque certains arguments favorables peuvent également se trouver classés parmi les moins favorables et réciproquement. C'est pourquoi je pense souhaitable de commencer par un rapide balayage général concernant l'avenir du transport combiné en demandant à M. CHANSON, avec ses différentes casquettes, de nous fournir cet éclairage.

**M. CHANSON :**

Pour répondre à votre souhait, Monsieur le Président, je vais d'entrée de jeu essayer de faire un balisage succinct du transport combiné.

Associant quasiment les avantages de tous les modes, le transport combiné actuellement est porté par le dynamisme de son développement, lui-même suscité par l'intérêt de sa technique. On peut affirmer maintenant que le transport combiné est devenu un mode de transport majeur, un mode à part entière.

Il présente de surcroît la particularité de ne pas être en compétition, et là je mesure bien mes termes, mais en complémentarité avec les autres modes (routier, ferroviaire, fluvial et maritime). Je sais bien qu'actuellement ce n'est pas toujours l'impression que l'on ressent : on a le sentiment que le transport combiné est en compétition avec les autres modes. Les possibilités de mariage avec les autres techniques me permettent d'affirmer que le transport combiné est devenu un mode complémentaire.

De façon à bien éclairer les débats, je souhaiterais vous donner quelques bases claires qui nous permettront de parler tous le même langage lorsque la discussion s'engagera.

Tout d'abord une définition : Qu'est-ce que le transport combiné?

Le transport combiné est une technique permettant d'acheminer des unités de charge par plusieurs modes de transport successifs (route, fer, voie d'eau, mer et air) sans manutention des marchandises elles-mêmes lors des changements de mode. Les engins de transport spécialisés sont désignés sous le terme générique d'UTI, c'est-à-dire d'unités de transport intermodal. Ils peuvent être classés en quatre catégories :

- . les engins d'origine maritime,
- . les engins d'origine routière,
- . et enfin les engins d'origine aérienne.

Pour la première famille, celle des engins d'origine maritime, il s'agit des conteneurs maritimes. Ceux-ci sont de deux sortes :

- les conteneurs ISO qui ont reçu l'agrément de l'ISO (conteneurs de 20,30 ou 40 pieds)

- les conteneurs "hors-normes" qui sont une nouvelle génération qui s'est développée sur les autoroutes inter-Etats des Etats-Unis et dont quelques exemplaires commencent à débarquer en Europe (conteneurs de 45, 48 pieds et même des 53 pieds et dont la largeur atteint jusqu'à 8 pieds 6 pouces, c'est-à-dire jusqu'à 2,59 m, pour une hauteur de 9 pieds 6 pouces, soit environ 2,90m). Deux types de ces conteneurs existent : les "High Cube" dont les dimensions sont limitées à 8 pieds de large et 20 et 40 pieds de long et 9 pieds 6 pouces de haut et les "Super High Cube" ce sont les autres, c'est-à-dire les conteneurs de grande évolution, qui vont à 45, 48 et 53 pieds de long et de 8 pieds 6 pouces de large et 9 pieds 6 pouces de haut.

Pour la seconde famille, celle concernant les conteneurs terrestres, ceux-ci sont en fait complètement dérivés des conteneurs maritimes et sont utilisés pour les échanges terrestres européens. Ils répondent aux normes ISO sauf en ce qui concerne la largeur qui a été portée à 2,5m afin de permettre le chargement des charges palettisées aux normes européennes (80 X 120 cm ou 100 X 120 cm).

La troisième famille est composée des engins d'origine routière. Quelles différences y a-t-il entre un conteneur terrestre et les engins rail-route? Les conteneurs terrestres sont "gerbables", c'est-à-dire qu'ils peuvent être mis les uns sur les autres tandis que les engins rail-routiers ne sont pas gerbables. On trouve dans cette dernière catégorie les semi-remorques rail-route qui sont des matériels routiers manutentionnables par des portiques ou des grues mobiles dont les pinces viennent s'appliquer sur des emplacements adaptés sur la structure inférieure des caisses. Vous avez ensuite les caisses mobiles qui sont des caisses amovibles distinctes de simples carrosseries de remorques routières dans la mesure où elles ont les mêmes caractéristiques de manutention que les semi-remorques

rail-route.

Ultime famille, les engins pour l'aérien. On en distingue deux sortes : les conteneurs de soute et les conteneurs de cabine. En ce qui concerne les dimensions de ces différents engins on pourra, peut-être au cours de la discussion, vous apporter les précisions nécessaires si vous les souhaitez.

### **Comment peut-on classer les transports combinés?**

On peut les classer en deux grandes catégories : le ferroutage proprement dit et le transport des conteneurs.

- Le ferroutage comprend le transport de semi-remorques, de caisses mobiles et de conteneurs terrestres par l'intermédiaire des opérateurs NOVATRANS et CNC. Ces matériels sont la propriété des chargeurs (j'entends par chargeurs : les industriels, les transporteurs routiers et la CNC bien entendu en tant qu'opérateur). Ce qui distingue le ferroutage du transport des containers, c'est que la traction routière - initiale et terminale - est assurée par les chargeurs. La SNCF, vend donc aux opérateurs une prestation primaire de pure traction, le matériel ferroviaire étant fourni par les opérateurs.

A noter pour être complet qu'il existe une technique spéciale de ferroutage qui s'appelle la technique de la route-roulante : elle concerne l'acheminement par fer d'un ensemble routier (tracteur + semi ou camion + remorque). Cette technique est actuellement utilisée en Allemagne et en particulier vers l'Autriche. C'est ce que l'on appelle le tout-route. D'aucuns disent que c'est là une logique politique plutôt qu'économique. Je pense que c'est toutefois une technique qui mériterait une meilleure considération. Particulièrement pour la France pour la France qui va devenir un grand pays de transit, cette technique de la route-roulante pourrait peut être

apporter une contribution, en particulier dans les échanges entre l'Espagne et le Nord de l'Europe, compte tenu notamment de la spécificité de l'organisation des transports routiers espagnols. Il faut quand même remarquer que la route-roulante ne peut passer que dans ce que l'on appelle le gabarit ferroviaire B + .

- Deuxième grande catégorie du transport combiné terrestre : le transport de conteneurs. Il s'agit là d'une prestation domicile offerte par l'intermédiaire de l'opérateur CNC en trafic national et INTERCONTAINER en trafic international. Contrairement à ses prestations limitées à la seule traction ferroviaire dans le cadre du ferroutage, dans le cas présent la CNC fournit les conteneurs terrestres et les caisses mobiles et sous-traite la traction routière. C'est ainsi que la CNC intervient sur les deux marchés dans des formes d'offres différentes.

Dans le cas du transport de conteneurs et de la même manière que pour le ferroutage, la SNCF vend aux opérateurs CNC et INTERCONTAINER une prestation de pure traction : le matériel ferroviaire étant fourni par l'opérateur.

Des nouvelles techniques de transport combiné vont être testées à très court terme. Elles sont réalisées à partir des nouvelles techniques utilisées aux Etats-Unis : celles du Road-Railer.

En France, l'évolution de cette technique se présente sous deux formes : celle du semi-remorque (qui a été mise au point par la SNCF) et du système COMBITRANS mais je laisserai à M. JOSSELIN le soin de développer ces caractéristiques. L'intérêt de ces nouveaux systèmes qui repose sur l'autonomie des manutentions qui peuvent se réaliser sur des infrastructures non renforcées.

## Quelles sont les composantes du marché du transport combiné?

On peut dire que le transport combiné sur le plan commercial obéit à trois logiques distinctes : une logique maritime, une logique continentale et une logique que je serais tenté d'appeler politique.

- **La logique maritime** dans laquelle le transport terrestre n'est concerné que pour les pré et post acheminements portuaires. Dans cette logique, le transporteur terrestre joue le rôle d'un prestataire commercialisant le complément du transport maritime (dont il dépend intégralement). La logique maritime impose la complémentarité des modes, est favorable au transport combiné mais avec des contraintes spécifiques comme l'évolution dimensionnelle des conteneurs.

- **La logique continentale**, c'est celle qui est appliquée en Europe ou "logique de poste à poste" entre un expéditeur et un destinataire dans laquelle les intermédiaires de transport (transitaires, transporteurs de combiné, opérateurs) jouent un rôle essentiel. Il s'agit maintenant d'une cible désormais bien cernée dont les approches sont quasiment toutes connues - même si toutes les réponses que l'on se pose légitimement à son endroit sont loin d'être définitivement réglées comme on le verra par la suite -.

Il existe des interférences entre la logique maritime et la logique continentale, par exemple on a vu que la CGM avait acheté récemment une entreprise routière... et d'autre part on peut penser à l'utilisation des engins de transport maritime pour quelques trafics continentaux.

- Enfin **la logique dite politique**. Elle est justifiée par des problèmes d'environnement les plus variés, comme la gêne due aux bruits, la

pollution, l'encombrement des routes... Demandée par les Gouvernements, elle bénéficie alors de subventions - tant pour les infrastructures que pour l'exploitation - . Le meilleur exemple que nous avons actuellement est celui de l'Autriche.

### **Comment est commercialisé le transport combiné terrestre ?**

La commercialisation auprès des chargeurs est assurée par les opérateurs NOVATRANS, CNC, INTERCONTAINER et la SNCF elle-même. Elle revêt deux aspects pour la SNCF :

- En tant que tractionnaire, elle offre aux opérateurs une prestation primaire de pure traction,
  
- En tant que groupe ferroviaire, la SNCF participe, par le biais de sa filiale CNC, à une commercialisation réelle du transport combiné, qui est de ce fait, intégré dans sa stratégie commerciale. De plus, depuis 1988, elle participe directement à la commercialisation de CHRONO-FROID qui offre une prestation de transport de caisses mobiles sous température dirigée. Et là, vous verrez que c'est un problème qui cristallise bien des appréhensions et bien des remarques.

Cette situation est assez paradoxale : d'une part, la SNCF (et quand on dit la SNCF, on pourrait parler aussi des réseaux parce que la DE fait la même chose) offre une prestation de qualité à ses propres concurrents, les transporteurs routiers par l'intermédiaire de NOVATRANS et d'autre part, elle développe sa propre stratégie commerciale de la technique du combiné, en particulier celle de la caisse mobile.

Cela montre, s'il en était besoin, que le transport combiné est devenu un mode à part entière et complémentaire et que la caisse mobile est l'engin



amodal par excellence et qu'elle représente un outil logistique performant d'avenir pour l'ensemble des modes.

### **L'évolution du trafic :**

En 1989, le ferroutage a représenté 3,4 milliards de TK et le trafic des conteneurs 4 milliards de TK, soit au total 7,4 milliards de TK. Ce qui correspond à environ 15 % du trafic ferroviaire mais également, ce qui n'est pas négligeable, à 7 % du trafic routier.

Il faut noter quand même que depuis 1979 le ferroutage a progressé de 70 %. Une distinction s'impose entre le ferroutage international qui a triplé en dix ans et le ferroutage intérieur qui a eu une progression moins significative.

En ce qui concerne les conteneurs, on peut dire que le trafic est stable depuis dix ans. Cette situation met en lumière que les deux marchés de la CNC ont une évolution contrastée : en trafic intérieur, la CNC a perdu plus de 10 % de son trafic tandis qu'en international, elle en a gagné 15 %.

Il faut avoir présent à l'esprit que pendant cette période, le trafic ferroviaire a perdu 24 % de ces TK tandis que le transport combiné progressait d'environ 25 %. Ce dernier ne compensant pas malheureusement les pertes !

En Europe pour l'année 1988, on a transporté 18 millions de tonnes de marchandises dans les Etats membres de la CEE auxquels il convient d'ajouter la Suisse et l'Autriche. Mais ne nous voilons pas la face, le transport combiné international ne représente qu'une très faible partie, moins de 4 %, des grands flux internationaux de marchandises susceptibles d'être assurés par cette technique.

## Quel est l'avenir du transport combiné?

Toutes les analyses économiques des transports s'accordent pour prédire un bel avenir aux transports combinés : la SNCF prévoit un doublement pour 1995 et l'étude KEARNAY un triplement du trafic européen pour 2000.

Sans verser dans le pessimisme, la réalité future semble plus contrastée et le développement du transport combiné ne pourra faire l'économie des réformes nécessaires actuellement.

Perspectives du développement :

- Certains marchés vont accéder à la technique du transport combiné tels que le marché de la chimie
- Selon les prévisions de la SNCF, l'ouverture du Tunnel sous la Manche devrait apporter une contribution d'environ 1 500 000 tonnes,
- L'allongement des distances consécutif à l'augmentation des échanges européens, le développement attendu du commerce avec les pays de l'Est favorables aux transports par fer et avec les pays scandinaves, devraient hautement contribuer au développement du combiné,
- A moyen terme, la création du réseau européen de transport combiné devrait stimuler la demande par une offre attractive. Il faut cependant rester vigilant sur la consistance du futur réseau qui, dans sa première approche, écarte et de ce fait pénalise certaines régions françaises en particulier des régions fortement exportatrices comme l'Ouest,
- A plus long terme, vers 2000, la mise au gabarit UIC des lignes ferroviaires de l'Espagne devrait ouvrir des perspectives intéressantes,
- Enfin les problèmes propres aux transports routiers - de la réglementation sociale et sécurité routière, à la saturation des axes

autoroutiers (autoroute du Nord : 12 000 camions par jour avec une progression de près de 10 % par an), au respect de l'environnement - sont autant d'atouts pour le développement du transport combiné. Citons encore, en complément de ces problèmes, l'attitude restrictive des deux grands pays de transit européen que sont la Suisse et l'Autriche face au développement du transport routier.

Pour conclure sur ces perspectives, retenons que les besoins de financement du transport combiné en France sont modestes eu égard aux investissements. A titre d'exemple les besoins de financement des chantiers dans les cinq ans à venir correspondent à l'effacement d'un point noir sur la Nationale Amiens-Rouen.

Freins au développement :

- Le transport combiné doit faire face à une incohérence économique fondamentale.

Le transport combiné est un enjeu national et européen.

Enjeu macroéconomique :

- . Marchés national et européen
- . Caractère amodal et compatibilité entre les modes
- . Economie d'énergie le transport combiné
- . Environnement représente
- . Sécurité routière 2.000 camions par jour
- . Economie en vie humaine sur le fer
- . Saturation des axes routiers

La stratégie d'offres commerciale et technique est définie par les seuls réseaux, heureusement confrontés à l'économie du marché des transports.

Deux questions en découlent : Est-ce que l'intérêt des réseaux rejoint l'intérêt général ? Le transport combiné est-il concurrent ou partenaire ?

Les réponses apportées par les réseaux au travers de leur stratégie ne sont actuellement ni convaincantes ni apaisantes.

- Jusqu'alors le transport combiné s'est trop positionné par rapport au trafic des messagers qui en constitue le fond de trafic mais nécessite un service de haut de gamme.

Le trafic du lot devrait apporter rapidement le complément nécessaire à certaines masses des flux et améliorer le coût de la gestion des chantiers.

Actuellement la qualité du transport combiné est souvent trop bonne pour le transport du lot et trop juste pour les messagers. Il faudra pouvoir présenter deux offres de qualité et fiables :

. une offre haut de gamme correspondant au "saut de nuit",

. une offre un peu plus détendue Jour A jour B dont une partie pourrait correspondre au "saut de jour".

Cette nouvelle approche devrait contribuer à une meilleure utilisation des sillons, des chantiers, voire du matériel. En multipliant les trains au départ d'un chantier, on multiplie d'autant l'offre et l'on peut ainsi répondre aux besoins multiples et différents des chargeurs. Cela résoudrait également le problème actuel des rails - routiers français qui devant un train manqué n'ont que deux solutions, soit perdre des heures, soit acheminer par la route si le transport présente un caractère d'urgence.

-Les problèmes liés au trafic international ne sont pas encore entièrement résolus (tarif commun, douane,...) bien que la création récente des lignes de transport combiné avec l'Allemagne montre que des solutions intéressantes et efficaces peuvent être dégagées.

- Bien qu'il soit devenu un mode de transport majeur, le transport combiné reste encore confidentiel et son accès est limité aux initiés. Il n'y a pas de mesures incitatives, en particulier au - niveau des tarifs pour encourager une société routière à faire du combiné. Cependant l'engagement vers cette technique suppose pour le routier :

- . un changement organisationnel de la logistique
- . du matériel adapté

donc une modification totale de sa stratégie qui devrait pouvoir s'appuyer sur l'expérience d'un essai.

- Il faut instaurer un climat de confiance entre les réseaux, les opérateurs et les routiers. La Charte qui vient d'être signée à Bruxelles, entre les réseaux et les opérateurs, ne résoud pas les problèmes de fond.

La réflexion devrait s'articuler autour de trois axes :

- . développement de la notion partenariat,
- . définition de la mission de chacun des participants dans une pleine transparence avec un cadre économique de fonctionnement identique,
- . Défense d'un service de qualité et fiable avec une gestion appropriée des sillons (stricte neutralité des réseaux, priorité des trains de transport combiné par rapport aux trains de voyageurs, définition d'un schéma directeur du transport combiné) .

En conclusion, tout en s'assurant de la pertinence économique du marché du transport combiné, il faut lui donner les moyens techniques et financiers de son développement.

Bien qu'il soit devenu un mode de transport majeur, à part entière, le transport combiné joue encore un rôle marginal eu égard aux énormes gisements potentiels de trafics qui lui sont accessibles.

En France, mise à part deux ou trois sociétés, la part de remise au transport combiné des rails-routiers par rapport à leur trafic global est d'environ 20 % alors qu'elle dépasse 40 % en Allemagne.

Non prisonnier d'une seule technique et permettant également aux chargeurs de garder la maîtrise de sa chaîne, le transport combiné devrait apporter une contribution remarquable à l'intégration européenne, en particulier grâce à la caisse mobile qui représente un atout fondamental pour l'organisation des logistiques.

Pour cela, le transport combiné devra évoluer rapidement. A partir de bases assainies, claires, bien définies, il devra développer des gains de productivité pour sa compétitivité tout en assurant un service de qualité et fiable, en référence totale avec la meilleure qualité du service routier actuel.

## **M. DELSAUX**

**Voici les différents points que je vais exposer :**

- I. Comment s'est comporté le trafic pour l'exercice 1989?
- II. Politique de massification des trains.
- III. Rapport AT KEARNAY . Rencontres à Bruxelles et déclaration commune des sociétés de l'IURR et des réseaux.

**Premier point concernant l'activité de la société NOVATRANS avec des éléments récents : le trafic. Comment s'est-il comporté pour l'exercice 1989?**

Il faut reconnaître que son développement a été plus limité dans le cadre national; par contre, sur le domaine international, il poursuit sa voie. Il faut savoir qu'au cours de l'exercice passé, nous avons contrôlé plus de 266 000 véhicules dont 62 000 en national et 103 000 en international.

**La 1ère observation** que l'on peut faire, c'est que la part de l'international devient de plus en plus croissante dans notre volume d'activité puisque comme vous pouvez l'observer, il est maintenant, et vous le voyez au chiffre d'affaires intégral, supérieur à 50 % .

**Le 2ème élément** significatif c'est à propos des techniques, des semi-remorques, de la caisse mobile. Il faut savoir que la caisse mobile représente actuellement plus de 70 % des véhicules transportés ; il y a quelques années, nous n'en étions qu'à 50 % ; maintenant, nous sommes dans la voie des 74 %, 75 %.

**La 2ème observation à prendre en considération :** Notre développement passe par une politique de masse des trains ; il s'agit de trains complets. Nous avons de plus en plus écarté le problème de l'acheminement des wagons isolés du fait que ceux-ci passant par le centre de triage ne permettent pas de répondre au délai d'acheminement performants que nous devons avoir.

Ceci nous conduit, par voie de conséquence à faire en sorte que nous sommes opposés à la multiplicité d'ouvertures de chantiers en France et même dans le domaine international. **Pour quelles raisons?**

Vous savez, vous l'avez observé et notre présence le confirme ; on parle de plus en plus du transport combiné.

Il y a quelques semaines, je me trouvais dans une autre enceinte et dans le cadre de l'Europe au palais de la Muette, je faisais remarquer au président qui était anglais que nous avons prononcé onze fois le mot **Transport combiné** ; ceci prouve l'intérêt que nous portons à notre secteur et ceci peut conduire à des erreurs, je ne le cache pas et je le dis souvent : en ce qui concerne les chantiers, nous avons des sollicitations pour multiplier ces chantiers en France ; c'est comme la création d'aéroports où chaque chambre de commerce voudrait avoir son aéroport .

Or, il ne faut pas confondre dans ce domaine les problèmes de mise en place d'ouverture d'un chantier ; c'est à dire qui donne lieu à des investissements pour lesquels on peut trouver des solutions mais il y a un problème d'exploitation. Je le dis toujours à mes collaborateurs : quand on est pas sûr de pouvoir avoir le trafic nécessaire, de ne pas avoir la rentabilité, ce n'est pas la peine de multiplier les chantiers.

**La 3ème observation**, c'est que nous devons observer est que nous nous orientons de plus en plus au sein de Novatrans vers une politique de diversification.

Ceci veut dire que nous serons conduits à suivre de très près le trafic portant sur les produits chimiques et les matières dangereuses.

J'ai dit un mot tout à l'heure de la technique de l'approche de la caisse mobile, du devenir de la caisse mobile. Il est certain que nous sommes attentifs aux Road-Railers et que nous en tant que NOVATRANS, nous nous attacherons à assurer du trafic par Road Railers.

Mais dans ce domaine là, il faut que nous ayons des réflexions approfondies.

Puisque nous parlons de l'Europe, nous ne pouvons envisager les **Road-railers** dans le cadre européen ; il faut toutefois qu'il soit perçu à



travers l'Europe Occidentale.

Voici les éléments fondamentaux de notre politique

- pas de créations de chantiers non justifiés
- intérêt sur les nouvelles techniques.

J'ajoute que dans ce domaine, les sommes sont toujours très importantes. Il faut savoir que NOVATRANS est propriétaire de wagons(1000 wagons; la France en possède 1700) et qu'actuellement, les wagons peuvent varier dans un coût d'une fourchette de 450-500 000F mais pouvant augmenter dans les wagons plus perfectionnés (je pense aux wagons articulés) dans une fourchette de 700 à 800 000 F.

Donc, des capitaux importants. Il ne faut pas faire n'importe quoi. Et on observe dans le domaine du matériel ferroviaire que tout va très vite. Il y a quelques années, on vous disait : un wagon dure dix - quinze ans. La SNCF et INTERCONTAINERS ne vous démentiront pas. Maintenant, tout change et je l'ai vu en quelques années. Nous avons des wagons à 18m, après c'était 20,80m il y a deux ans et maintenant, je suis en train de concevoir des wagons qui font 21,88m. Pour quelle raison ?

parce que nous transportons de plus en plus de caisses mobiles. N'oublions pas que la dimension de la caisse mobile a changé et que maintenant, nous nous trouvons en face de longueur de 13,40m et même 13,60m et non de 8,20m.

Voilà un élément important de réflexion. J'ajouterai puisque je parle d'investissements. M. CHANSON a fait allusion aux sommes importantes d'investissements de chantiers existants puisqu'il va falloir agrandir compte-tenu de ce développement annoncé que nous sommes propriétaires d'engins de manutention, de portiques et là aussi, il faut savoir qu'un portique vaut 5 Millions de Francs.

Autre sujet de réflexion dans le cadre de NOVATRANS : c'est le développement de l'international. Nous essayons d'aller très vite dans ce domaine.

Je vous rappellerai pour mémoire que nous sommes présents dans une société en Italie, où nous avons trois chantiers : à Novare, Turin et Milan et certains comme Novare éclatent et se multiplient avec une progression de 15 à 20 % par an. Et dans ce domaine, en Italie, j'ai fait en sorte que cette société NOVATRANS ITALIA soit majoritaire, j'ai fait rentrer des partenaires italiens et belges. Nous avons maintenant créé une société basée en Angleterre appelée NOVATRANS-KOMBI-UK Ltd résultant de 2 sociétés (1 à Paris et l'autre à Frankfort) qui est plus à vocation commerciale .

C'est la raison pour laquelle même si nous avons le tunnel sous la Manche qui se fera du point de vue exploitation vers 1993-1994, nous considérons que la part maritime gardera encore un trafic non négligeable.

C'est pour cela que nous avons ouvert un chantier à Dieppe depuis quinze jours. Ce chantier de Dieppe rejoint New-haven et permet l'échange des trafics de l'Angleterre sur la France et plus particulièrement sur l'Italie et également sur l'Espagne.

A propos de l'Espagne, tout bougera même si c'est plus long dans les années à venir; il y a le problème d'écartement des voies qui permettrait de mieux appréhender les transports combinés mais il n'en reste pas moins que nous sommes les uns les autres en réflexion sur la création d'une société avec nos partenaires en Espagne.

Enfin dans ce cadre européen, il faut savoir que tout se prépare et j'ai fait allusion aux pays de l'Est et ce n'est pas lié aux événements politiques récents. Il est certain que ceci rentre dans le cadre du développement attendu du transport combiné.

Voilà quelques réflexions que nous pourrons faire pour planter le décor sur la situation de NOVATRANS, son environnement immédiat.

J'arrive maintenant au 2ème volet de mon intervention qui concerne l'U.I.R.R.

L'U.I.R.R. (Union International Rail Route) regroupe les différents pays qui ont une société de ferroutage mais là aussi, nous avons dépassé le cadre du marché commun puisque pour l'U.I.R.R., nous avons des partenaires tels que la Suisse, telle que l'Autriche et plus celles qui n'appartiennent pas au marché commun. Nous en aurons d'ailleurs prochainement puisque ce n'est pas un secret.

L'U.I.R.R. a l'objectif de pratiquer une véritable politique de cohésion comme l'a rappelé le président BESSAY à l'ouverture de cette séance, j'en assure la vice-présidence. Nous voulons avoir une politique très dynamique qui passera automatiquement par un renforcement de l'union de ces différentes sociétés de ferroutage, une véritable politique de cohésion, de coopération, elle s'est déjà manifestée dans l'informatique; l'informatique joue un rôle de plus en plus croissant et nous avons fait en sorte que nous soyons connectés entre toutes les entreprises et sociétés de ferroutage.

Nous passerons par une politique de coopération plus étroite en ce qui concerne les wagons. (Je vous rappelle que NOVATRANS a un parc de 1650 à 1700 wagons), par une politique de réflexion sur la conception de wagons, sur le Road Railers entre autres. Nous avons d'autres idées en cette matière si ce n'est que pour vous rappeler que nous avons créé un bureau à Bruxelles qui est tout proche alors de la C.E.E.

Le trafic de l'U.I.R.R. lui aussi a progressé. Le trafic, vous l'avez fait allusion, M. CHANSON au cours des dernières années qui était à 400 000 véhicules et passé de plus d'1,1 M en 89.

**Quels sont les impératifs que nous avons d'ailleurs dans l'U.I.R.R.?**

Si nous voulons développer notre activité et être fidèle aux objectifs du

trafic (il doit tripler dans cinq ans), nous devons passer par certains trafics.

- 1er objectif : faire une politique de massification de trains complets ; il faut constituer un véritable réseau européen de transport combiné car nous allons du Nord au Sud de l'Est en l'Ouest donc nous tout un schéma européen de transport qui doit être préparé, qui est déjà préparé et qui doit être affiné. Pour répondre à cet objectif, les délais d'acheminement sont de plus en plus rapides mais régularité-rapidité dit pas non plus absence de régularité.

Il faut qu'il y ait une parfaite régularité. C'est un premier élément et également il faut que les conditions tarifaires soient compatibles avec le marché. Ceci n'est pas tellement facile car nous sommes en France, en Europe, en face de tarifs routiers qui sont parfois injustes. Les éléments sont ainsi; il faut en prendre acte; donc, de ce fait, il faut en prendre acte; donc, de ce fait, il faut que nous soyons encore compétitifs dans le domaine tarifaire mais qualité de service et tarif ce sont deux éléments indispensables pour assurer ce développement.

Voilà ce que je pourrai dire, donc des événements récents qui sont survenus au sein de l'U.I.R.R., au sein des sociétés de ferroutage. Il y a une nécessité absolue de renforcer nos liens dans un esprit européen et qui, j'insiste bien, sort totalement du cadre de la C.E.E..

J'arrive maintenant au troisième événement : il porte sur deux points effectivement; il y a eu ce qu'on appelle le rapport AT KEARNEY (c'est une étude qui a été faite à l'initiative de la C.E.E. mais aussi des réseaux) .

Ce rapport AT KEARNEY qui a été diffusé à la fin de l'exercice 89, confirme la possibilité de ce développement de 200 et 300 aux alentours de 2000, 2005.

Je vous signale que cela semble très ambitieux mais c'est très raisonnable compte tenu de l'évolution du P.I.B. qui se manifestera d'ici 15 ans. Je tiens compte des échanges internationaux et je rappelle à ce propos que les transports combinés sont valables à des distances longues (au-dessous de 500 kms, il n'est pas question de faire du transport combiné).

Je crois que c'est très important, l'amélioration d'une productivité. Avec le transport combiné.

\*\*\*\*\*

**M. BESSAY à M. JOSSELIN :**

Je crois que vous avez emmené quelques outils pédagogiques ; cela sera pour la fin. Donc, on va s'en tenir au mode verbal, traditionnel.

**M. JOSSELIN :**

— Tout d'abord, les enjeux des transports combinés sont très importants et l'action de la C.N.C. est de se mouler au mieux avec cet environnement extrêmement favorable qui apparaît depuis quelques temps : Environnement politique avec **Euromodal** qui est un déclic au-niveau des instances politiques et régionales. Il y a également en même temps une volonté manifeste des réseaux et de la SNCF pour aller vers le développement de ces transports combinés.

**Dans ce tableau optimiste, il y a deux points de perplexité qui ont été évoqués également par NOVATRANS.**

— D'une part, la déprime du marché des prix routiers qui remet en plein fard la difficulté de rentabiliser les transports combinés qu'évoquait tout à l'heure M. BESSAY car si la rentabilité du transport combiné n'arrive pas à se justifier et notamment sur le marché français, il

y aura d'énormes difficultés à obtenir tous les investissements qui seront nécessaires et par les opérateurs, cela pose des problèmes pour leurs investissements et leur développement.

— D'autre part, l'importance primordiale aussi bien pour le trafic route que pour la messagerie de la qualité de l'offre ferroviaire.

. Dans la messagerie, c'est évident ; cela commence à le devenir ainsi que pour le trafic maritime. Les grands armements maritimes mondiaux veulent une gestion de leur parc à conteneurs qui devient aussi stricte et rigoureuse que celle des caisses mobiles d'un routier bien organisé.

Un seul exemple : de plus en plus, un bateau qui touche le Havre toutes les semaines, de la part de l'armement, demande qu'une boîte pleine le jour J soit restituée pleine en retour le jour J+7.

#### **Dans tous les cas, quelles sont les ambitions de la CNC?**

Notre souhait est de rester en tête. Nous traitons 6 Millions de tonnes dont 4 Millions de tonnes de trafic CNC et 2 Millions de tonnes traités pour le compte d'Intercontainers dont nous sommes les agents en France. La progression du trafic a été globalement de l'ordre de 5 % par rapport à l'année 88.

Alors, nous estimons qu'il nous faut, et nous le faisons, participer à toutes les réflexions sur le futur notamment dans les infrastructures.

Bien sûr, je me distingue beaucoup de NOVATRANS par le fait que je reste dans l'hexagone mais soyez tranquille, il y a autant de commissions de réflexions et d'études que dans l'international.

Nous participons également aux études et je répons spécialement à la question qui m'a été posée sur COMMUTOR. Nous sommes aussi partie prenante dans les réflexions qu'organisent les groupes ferroviaires sur COMMUTOR.

Simplement, je dirais en deux mots que COMMUTOR est pour nous un objet

de deuxième génération car ce qui nous intéresse le plus, c'est la partie opérationnelle de COMMUTOR, c'est-à-dire le jour où cela fonctionne de manière certaine et continue et ce n'est pas dans les deux ou trois ans qui viennent; dans ce cas, nous distinguons *deux volets* :

1) un volet moyen et court terme à échéance de 4-5 ans. Je me mettrai dans le délai du rapport KEARNEY et pour lequel je crois que COMMUTOR n'est pas une réponse; par contre, il y a peut-être de quoi tester COMMUTOR. COMMUTOR est le nom du chantier de transbordement rapide d'un système un peu automatisé de manipulation de boîtes de toutes tailles de façon totalement informatisé et permettant de charger et de décharger des trains d'une manière rapide, un petit peu l'égal d'un train de voyageurs, où tout le monde descend ou monte en même temps.

— "Messieurs", nous engageons des fonds d'investissements comme tout le monde et nous ferons à la fin Mars les premiers wagons de 21,88m que citait M. DELSAUX très fréquemment. Et là, je reprends la coopération qui est logique entre CNC et NOVATRANS qui décideront de définir en commun notre nouveau matériel. Nous commandons grosso modo le même type de wagon et je reçois les premiers wagons de 21,88m à la fin du mois".

Egalement, nous avons deux actions en cours dans le domaine, je dirai deux créneaux nouveaux qu'il nous faut conquérir ou prospecter :

— Le premier, par une voie différente de NOVATRANS est celui des matières dangereuses.

La CNC est particulièrement orientée vers le marché des chargeurs; c'est son fond de commerce principal; c'est aussi sa raison de création à l'origine et par conséquent, nous avons voulu, dans le cadre des groupes ferroviaires dont nous sommes une filiale, qu'il soit institué une organisation spécifique pour traiter les matières dangereuses d'autant plus que le problème de formation de la sécurité est extrêmement

important et qu'il nous semblait plus facile d'obtenir des résultats et d'arriver dans une entité spécifique plutôt que de se noyer dans l'ensemble de la CNC.

Ainsi, EUROMODAL a annoncé la formation de TRANSEUROTEM dans lequel sont associés la SNCF et les groupements ferroviaires et dont l'objectif est de présenter des offres de matières dangereuses avec toutes les garanties de sécurité et de suivi qui sont nécessaires.

— Le deuxième créneau important que développe la CNC est une extension à la logistique de son activité de transport notamment dans le domaine du marché maritime où il nous faut de plus en plus pouvoir décharger les armements maritimes notamment les armements étrangers du souci de la gestion de leur parc à conteneurs quand ils sont vides.

Nous lançons toute une action de gestion de stocks de conteneurs vides à proximité de nos chantiers là où les armements ont des pôles de concentration importants comme dans la région Lyonnaise, aussi des actions de réparations, des activités annexes de manière que l'Allemagne puisse nous confier l'ensemble lorsque ses conteneurs sont en France.

Dans ce cadre, je dirai notamment d'aides maritimes et ensuite dans celui des réflexions complémentaires à notre clientèle de chargeurs, nous avons développé un produit informatique qui s'appelle **Info tonnerre**; c'est un système qui permet par interrogation par nos clients de savoir à domicile où se trouvent les boîtes, les containers qu'ils nous ont confiés au transport. Notre démarche maintenant est de connecter notre système informatique avec celui des ports de Marseille et celui du port du Havre, de manière à ce que par une interrogation unique, l'armement maritime puisse savoir où se trouve son container sans avoir à questionner les différents intervenants les uns après les autres.

Ensuite, nous avons la même démarche de recherche de connection avec des attributeurs étrangers avec lesquels nous travaillons beaucoup.

— Le premier, c'est TRANSFAT qui est notre homologue en



Allemagne. Nous avons aussi une démarche avec nos partenaires britanniques avec lesquels nous travaillons plus sur route à cause des problèmes de gabarit.

Enfin, un container va être prochainement développé sous le nom de NAVITRAK; c'est une offre de gestion automatisée de dépôts de containers que les armements nous donnent, ce qui leur permettra de limiter au maximum les parcours à vide qu'ils ont à entreprendre pour faire replacer la boîte chez leurs clients chargeurs.

### **L'autre ambition de la CNC, c'est sa volonté internationale.**

— Je disais tout à l'heure que nous traitons 2 Millions de tonnes pour Intercontainers; ce sont des chiffres importants dont la croissance a subi 10 % cette année. Donc, nous avons donc une volonté de coopération avec Intercontainers et nous espérons le plus grand bien de la réforme de structure que cette coopération a entreprise cette année en se scindant en quatre grandes limites - par axes géographiques - pour essayer de se rapprocher du marché.

C'est très important au-niveau du maritime, c'est un peu plus facile dans la mesure où l'on discute avec de grands armements qui traitent de très grands flux de trafic et pour lequel le train - bloc est assez facilement la réponse la plus appropriée par contraste des difficultés d'un marché plus compliqué à acquérir qui est celui de la clientèle terrestre et pour lequel Intercontainers a développé ce qu'on appelle *le pool*.

Les containers lui appartenant et dont la CNC assure la gestion. Là, nous avons obtenu que la CNC puisse être elle-même cliente de ce pool Intercontainers, ce qui signifie en termes autres : "Quand je suis en présence d'un container, j'agis pour son compte avec ses documents, son système de facturation, sa monnaie d'échange; par contre, quand je suis le client, c'est le client, c'est la CNC qui achète une prestation primaire d'Intercontainers, qui rajoute des prestations terminales françaises qui permettent d'aller voir le client et à ce moment - là, je lui vends la

prestation dans la monnaie de son choix et donc là, l'on constate que cette deuxième faculté est assez bien adaptée à une clientèle qui a des petits flux sur l'étranger qui ne justifie jamais la logistique lourde.

Le deuxième point est : les nouvelles technologies et là, je ferai un petit développé avec des transparents pour permettre à tous une familiarisation du vocabulaire.

**Le Road-railer qui est une marque américaine dont la licence a été adoptée par Interrail** et dont la technique est adaptée aux normes ferroviaires et routières européennes.

Le tracteur arrive en marche arrière avec un semi-remorque dont la suspension a été poussée au maximum de manière à lever le plancher au-dessus du boogie et en marche arrière pour aider l'arrière du semi-remorque à entrer au-dessus du boogie.

Ensuite, je dirai en commençant la suspension, la semi-remorque descend verticalement et va s'enclencher d'une façon automatique sur le logis ferroviaire pour remonter les roues du semi-remorque et le tracteur routier pousse le bout en marche arrière de façon à ce que la remorque qui est déjà en place, puisse s'atteler à la remorque précédente exactement comme vous attelez une remorque derrière un camion.

Ceci fait, vous pourrez remonter la béquille de la remorque déjà installée; la béquille que nous allons mettre en place est ajustée de manière à avoir l'avant vers le bas et l'arrière vers le haut.

Il vous suffit d'une voie ferrée encastrée de type tramway pour pouvoir évoluer correctement sur votre chantier; il y a à priori un gain important dans l'infrastructure terminale.

Et puis, à échéance de 4 à 6 mois, suivant les tests techniques, le **road-railer** que la CNC achètera sera testé sur un axe région parisienne au Sud de la France. A l'issue de ces deux tests, des décisions difficiles seront à prendre.

seront à prendre.

En ce qui concerne le **semi-rail**, c'est toujours le même principe, c'est toujours un boogie ferroviaire sur lequel repose l'arrière d'un semi-remorque; la différence à la technique précédente, c'est que vous vous attellez à une sorte d'arrimage de votre semi-remorque.

### **Y-a-t-il pertinence sur le plan économique entre la théorie et la pratique?**

Vous comprenez après ce dessin que je vous ai projeté, que ces remorques se mettent dans l'un et dans l'autre cas, à la queue leu leu et se défont à la queue leu leu; ce qui veut dire que la dernière qui arrive est la première qui est libérée.

On compte quelques minutes quand même de manoeuvre par caisse, ce qui veut dire que pour constituer un train de 20 à 25 rames, il faut une heure et demie pour le constituer, autant pour le défaire.

Par conséquent, vous voyez tout de suite que dans un tel train, on est obligé d'y mélanger du trafic urgent.

Donc, il y a toute une stratégie tarifaire, une stratégie commerciale à bâtir à partir de cette technique qui diffère beaucoup de la technique combiné classique où je dirais que la pratique de la grue peut à tout moment chercher la caisse qu'il veut sur le train.

Là, je ne peux plus, il faut que je saucissonne à l'arrivée; je me paye beaucoup de pièces intermédiaires, de manoeuvres importantes, et je risque de perdre l'avantage de cette technique qui est, à mon avis, cent fois plus simple;

Donc, nous avons à vérifier ce concept, les tests qui seront faits dans le courant 90.

Ensuite, il y a des problèmes de prix d'entretien. Il y a des pièces fragiles,

des machoires automatiques; comment cela résiste au verglas, à la neige, etc.

On se lance dans l'inconnu, on s'y lance avec foi, et avec l'appui de beaucoup de personnes.

Mais nous occultons beaucoup et pour répondre à l'interrogation du président Bessay dans son introduction au sujet des infrastructures, nous pensons que dans certains cas de figure, ce ne sera pas la panacée; l'effet technique peut-être une réponse.

Voilà ce que je voulais dire pour ne pas être trop long et vous donner la faculté de poser un certain nombre de questions.

## LE DEBAT

### M. BESSAY :

Après ces interventions bien structurées évidemment appuyées sur une connaissance parfaite des dossiers mais un peu académiques, il faudrait peut-être entrer dans un débat que je qualifierai d'ordre politique parce qu'on a entendu des situations de trafics, des intentions de projets d'entreprises y compris des évolutions technologiques. J'ai noté en passant l'imparfait pour la technique COMBITRANS. Je l'ai noté parce que je ne suis pas tout à fait convaincu des différentes techniques qui vont prendre place en fonction des différents créneaux de marché.

Je ne pense qu'on puisse se limiter quand même à l'addition de ces interventions. Il me semble que trois problèmes dominants sont venus et je les qualifierai d'ordre politique et ici, il y a un certain nombre de personnalités qui sont peut-être plus intéressées par des orientations que par des constats d'intentions, des projets d'entreprises puisque cette question des transports combinés a déjà été traitée en d'autres lieux; elle a été traitée dès le moment du IXème plan, au sein du Commissariat

général au plan. Les réflexions doivent déboucher sur des observations avec des moyens y compris avec des moyens financiers. Par la suite, elle a été traitée à la D.T.T., dans le cadre du Conseil des Ponts et au C.N.T.; autant d'enceintes qui ont en charge l'élaboration de la politique des Transports .

Mon sentiment, sans réduire complètement les interventions, est qu'il y a trois questions qui se posent :

. La 1ère est la question de la compétitivité et cela renvoie au marché. Je crois que la situation, aujourd'hui, après les conflits notamment que nous vivons vont nous amener assez rapidement à engager une réelle réflexion de fond sur les facteurs explicatifs de cette situation et à mon avis, c'est sans doute moins simpliste que ce qu'expriment aujourd'hui certains acteurs y compris certaines organisations professionnelles .

Effectivement, le transport combiné, pour passer, doit être compétitif et aujourd'hui, les prix sont dépréciés.

. Deuxième aspect, c'est celui de la fiabilité que vous évoquiez tout à l'heure à travers l'exemple de Strasbourg et que posait M. CHANSON : **quelle gestion des sillons, quelle priorité ?**

La question sur la création des lignes nouvelles est peut-être : **quelle ligne nouvelle pour les marchandises ?** c'est peut-être prématuré; il est hors de question d'envisager un nouveau réseau à grande vitesse pour les marchandises, mais peut-être que sur certains axes, des lignes de transport combiné, notamment lorsqu'elles franchissent le seuil autour de 500 km de rentabilité qui a été évoqué seraient souhaitables.

Le problème est celui de l'organisation. Il a été mis en sourdine ici. C'est peut-être tant mieux car les négociations ont lieu entre les mêmes opérateurs mais on sait bien qu'il y a un certain nombre de contradictions qui ne sont pas complètement réglées :

qui ne sont pas complètement réglées :

- **Qui fait quoi ?** le portefeuille jusqu'à preuve du contraire est détenu en termes de marché par les routiers et les parts de marché sur les 20 à 30 ans se sont complètement inversées au profit de la route et au détriment du fer.

- Est-ce que l'organisation actuelle, pérennisée, un peu amendée pour tenir compte des interrogations, des amertumes, sera satisfaisante pour permettre un accès plus significatif du transport routier?

- Quelle doit être la véritable vocation de la SNCF? doit-elle se placer à la fois en tant que prestataire qui offre de la traction et prestataire qui offre du transport combiné et peut-être est-ce que ceci ne risque pas de déstabiliser et les sociétés intermédiaires des opérateurs de transport combiné mais surtout de rebuter ceux qui normalement pourraient de façon plus significative avoir accès au transport combiné. Je crois que cela est une des vraies questions sur lesquelles nous devrions avancer au-delà de notions de compromis qui finalement se révéleront un accord de façade entre superstructures pour quelques semaines, quelques mois.

Donc, c'est la question de l'organisation et à mon avis, la question de l'organisation relève de la responsabilité politique et je dois vous dire que personnellement, je ne suis pas très satisfait de ce qui est contenu dans le contrat de plan état SNCF en ce qui concerne le transport combiné.

Il y a un article, c'est l'article 25; il y a 2 lignes.

— Le transport combiné dans le préambule constitue la stratégie alternative pour le maintien et le développement d'un portefeuille fret pour la SNCF.

\_ Les financements, quand j'ai lu le projet n'étaient pas prévus. Mais qui

va payer? et qui va faire quoi? je crois que ça ne peut être laissé à la seule responsabilité ni de la SNCF ni des opérateurs de transport ; il y a là une question d'intérêt général qui dépasse d'ailleurs les seuls aspects économiques. M. CHANSON tout à l'heure parlait de macro économie ; il parlait de bien d'autre chose que de l'économie, d'enjeux sociaux, d'aménagement du territoire et d'environnement; cela étant de portée générale relève de la responsabilité des pouvoirs publics. Faut-il encore qu'il soit nourri de réflexions et de propositions pertinentes. Alors, si vous le voulez bien, les aspects techniques ont été intéressants. Il y a sans doute un certain nombre d'interrogations mais dans le temps qui nous reste, on pourrait peut être avancer dans ce sens là pour ne pas reproduire le énième cercle de réflexions sur le transport combiné qui se congratule et se félicite de la bonne avancée du transport combiné.

Aujourd'hui, son développement n'est pas à la hauteur des enjeux ; et les dispositions concrètes ne sont pas encore prises pour assurer ce que doit assurer le transport combiné étant bien entendu que le transport combiné n'est pas la solution à tous les problèmes en tout lieu et en toutes circonstances.

### **Un intervenant pose le problème de la médiocrité de certains délais**

**M. Delsaux :**

— Votre question est je ne voudrais pas employer le terme, pertinente mais c'est le problème de Strasbourg-Bordeaux. Nous faisons du jour A du jour B et malheureusement, nous sommes tombés dans un circuit AC qui est incompatible pour faire du transport combiné.

Vous savez que le succès passe même par les échanges que nous avons en Italie pour faire du jour A en jour B ; si vous faites du jour A en jour C,

cela ne passe pas ; donc, je me suis ouvert auprès de la SNCF puisque ceci me préoccupe au plus haut point surtout sur deux axes ; sur Strasbourg Bordeaux puisque vous êtes vivement intéressés et vous avez travaillé quand même de nombreux mois et de nombreuses années avec nous et j'ai eu l'occasion de faire le point à Strasbourg à ce sujet ; c'est le 1er point.

Mais j'insiste bien sur le délai A-B et encore parfois avec des horaires plus performants compte-tenu de la prise en charge de plus en plus tardive de marchandises par suite des besoins de la clientèle pour satisfaire et l'arrivée toujours matinale le jour B. J'espère que cette réponse pourra vous satisfaire .

En tous les cas, c'est une de nos préoccupations.

— La 2ème question dont vous avez parlé, là, Josselin pourra peut-être vous en parler sur le problème des concurrences tarifaires C.N.C. Je ne réponde pas en tant que directeur général de NOVATRANS un peu pour élever le débat : vous savez comme moi, les gros problèmes de concurrence tarifaire ont existé, ce qui est normal : nous sommes dans une économie libérale.

Je souhaite aussi, qu'on évite des concurrences un peu anarchiques qui n'apportent rien. La concurrence doit exister parce que si je ne le déclarerai pas, j'aurai des ennuis avec le quai Branly mais il faut que tout soit fait d'une manière unique. Ce que qu'on peut regretter parfois, ce n'est pas une critique pour les transporteurs routiers, c'est valable pour beaucoup d'entreprises, c'est que certains ont été conduits à des baisses de tarifs qui n'ont pas toujours été nécessaires et qu'on a répondu et là, cela serait un autre débat. Quand on voit la diminution des tarifs routiers qui se sont faits depuis des années et qui sont autour de 20 % à 30 % comme vous savez, cela peut nous consoler ; à l'étranger, nous avons fait la même observation, malheureusement; ceci ne va pas dans l'intérêt de



l'entreprise.

Car je crois savoir qu'au cours de l'exercice 89, il y aura 30 % de faillite chez les transporteurs routiers et si l'on connaissait de petites entreprises artisanales - je fais bien la mise au point - mais l'on sait également que beaucoup d'entreprises s'interrogent compte tenu des difficultés du marché et des difficultés de la situation des prix. Je ne parle pas d'autres sociétés plus connues : les groupes ferroviaires mais n'y voyez pas d'allusions perfides.

**Un participant :**

— Au sujet de 30 %, nous aimerions avoir des chiffres exhaustifs ; cela me paraît élevé.

**M. Bessay :**

— Si quelqu'un de la SNCF désire intervenir sur la dégradation du délai d'acheminement sur le transport de marchandises, il peut le faire mais d'après ma liste, j'ai l'impression qu'il n'y a que des représentants intéressés à la gestion commerciale du produit plutôt que des gestionnaires de plans de transport ; c'est peut-être dommage qu'en fait, nous n'ayons que des responsables commerciaux ; si ces responsables commerciaux exerçaient la maîtrise sur la technique et sur l'offre, on pourrait s'en satisfaire ; si tel n'est pas le cas, il faudrait qu'on affine un peu notre recrutement pour avoir en face de nous des gens susceptibles de répondre à l'interrogation légitime que vous vous posez.

**Un intervenant :**

— Vous avez parlé tout à l'heure de complémentarité de la SNCF entre les problèmes routiers et le rail plutôt que de la concurrence ; comment envisagez-vous cette complémentarité ? Est-ce qu'il ne faudrait pas une

complémentarité entre NOVATRANS et la SNCF ?

**M. Delsaux :**

— Il existe deux opérateurs CNC et NOVATRANS; nous avons toujours fait en sorte d'avoir une certaine coopération dans certains chantiers. Je m'explique :

On peut avoir l'idée de se dire : "je suis très heureux d'avoir un chantier CNC et NOVATRANS" mais s'il n'y a pas de trafic nécessaire, les deux sociétés vont se trouver devant un compte d'exploitation négatif.

C'est la raison pour laquelle nous avons été conduits à regrouper nos forces dans certaines villes eu égard au trafic, c'est-à-dire que les opérations de manutention peuvent être faites pour le compte de NOVATRANS par la CNC et vice - versa. C'est un problème ponctuel.

Dans tous les cas, ma position est catégorique ; je n'ouvrirai pas un chantier parce que la CNC s'y trouve pour avoir le pavillon NOVATRANS, cela coûte trop cher en ce moment.

Donc, je crois qu'il faudra une coopération plus intelligente et je remercie la CNC qui s'est associée à l'orientation de cette politique.

**un participant :**

— La responsabilité commerciale, c'est une difficulté majeure. Tout lancement d'un nouveau train est un investissement; l'unité de production existe : la machine est là ; le mécanicien est là; par contre, les wagons ne sont pas toujours chargés tout de suite car on sait très bien qu'il y a une phase progressive de montée en charge plus ou moins lent; et on remplira le train au bout d'un certain nombre de mois, voire d'années et il y a donc une phase d'investissements préalable qui est la notion d'un risque partagé comme le veut l'opérateur et c'est un point qui n'est pas facile mais c'est sans doute beaucoup de solutions qu'il faudra absolument encore trouver.

**Participant :**

— Je pense que c'est aussi un problème d'aménagement du territoire.

**M. Bessay :**

— C'est un problème concernant la SNCF. Un mot à M. Stone.

**M. Stone :**

— Uniquement pour dire que si je commence avec une ligne de navigation, j'ai le même risque; il y a des gens qui le prennent et je ne vois pas pourquoi les opérateurs ne le prennent pas. Dans le contexte CNC (services conteneurs), si on a une base sur le plan financier, on ne doit pas être en compétition dans la commercialisation; notre métier n'est peut-être pas d'aider les chemins de fer mais de faire l'interface.

**M. Josselin :**

— Pour expliquer peut-être la prudence que vous ressentez pour les actions que l'on mène, je crois qu'il y a un trio indissociable qu'il faut arriver à constituer, c'est à la fois un chantier, la possibilité de constituer un train et un délai d'acheminement adapté au marché et arriver à faire en même temps les trois choses, c'est compliqué; dès lors que vous avez éliminé Paris-Toulouse, Paris-Avignon; ce sont les nouveaux axes; je pense au problème breton qui turlupine tout le monde ; quand on voit toutes les voies express bretonnes avec tous ces camions; on se demande pourquoi il n'y a pas de transport combiné. C'est qu'on n'arrivera pas à constituer ce trio.

Un exemple, je dirais frappant, c'est celui de Morlaix qui était construit à la demande régionale des autorités et on pouvait supposer qu'il y avait une volonté locale importante pour le transport combiné; on n'y arrive pas. Pourquoi ?

Parce que sur Morlaix-Paris, vous n'arrivez pas à faire un ensemble produit ferroviaire et prix total qui soit compétitif avec les camions d'autant que je dirais qu'un flux de transport sur un axe oui mais il faut en plus pour ce

flux que tout le monde veuille partir en même temps.

Le problème breton est celui-là. A mon avis, il est là, le blocage. Les gens, pour des raisons diverses, doivent partir les uns à 16h l'après-midi, les autres à 17h, d'autres à 22h et que je ne peux pas faire trois trains ; je crois qu'il est là, le blocage.

Sur des axes où il y a beaucoup de trains (vous prenez du Paris - Toulouse ou du Paris-Avignon-Marseille, il est vrai que les trains partent dans une fourchette de 3h le soir et de 3h le matin).

Nous n'arrivons pas non plus à créer un marché de jour. Un train de jour à 2h du matin pour arriver à 15h-16h; on n'y arrive pas; on n'y arrive que si ce train permet une correspondance de soirée pour partir de nuit.

Est-ce un problème de démarchage?, mais nous n'arrivons pas à vendre du combiné de jour.

Par contre, j'arrive à très bien vendre du Rouen - Avignon en partant de Rouen à 11h ; j'ai un train qui fait Rouen - Paris de 14h à 17h. Et j'y arrive que parce que j'ai derrière un train de nuit.

C'est un délai assez grand et c'est une clientèle qui n'est pas de la messagerie.

Et c'est la même démarche quand on essaie de monter pour le train franco-allemand qui a un peu de mal à démarrer et qu'il faut enrichir et qu'on enrichit notamment pour la relation Paris - Cologne avec des trafics du Havre, de Rennes, de Tours, dans des parcours de journée, d'après-midi et en le faisant par un transport de nuit. (Mais ce trio qui a l'air tout bête est extrêmement difficile à réaliser)

**M. Blanco :**

— On est bien content d'entendre ce qu'a dit M. Josselin car jusqu'à présent sur ces relations-là, on n'avait pas vu de trafic d'Intercontainers dessus.

Il faut savoir que pour qu'un train soit rempli, il faut compter deux-trois ans et actuellement, les conditions qui sont mises par les réseaux en général sont des conditions dans lesquelles on souhaite que l'on ait déjà

des trains au bout de six mois ou un an, les opérateurs n'ont pas la puissance financière pour pouvoir supporter la réalisation d'un train sur une période aussi courte et ceci ne peut se faire qu'à condition de grouper plusieurs trafics pour arriver à massifier les flux un peu plus rapidement. Bien sûr, on n'aura pas de solutions aussi parfaites que des trains de point à point. On sera donc obligé de procéder par correspondance comme on l'a fait dans le passé, peut-être plus rapidement qu'on l'a fait jusqu'à présent, mais si vous voulez actuellement, les impératifs qui sont fixés par les réseaux pour la réalisation des trains dépassent les possibilités des opérateurs.

**M. Chanson :**

— Je voudrais apporter un complément d'informations à ce qu'a dit M. Blanco, je pense que le train Lyon-Cologne sur lequel on fondait beaucoup d'espoir pour le trafic de Chimie n'est pas encore fait parce que pour les trafics allemands en particulier, nous avons des difficultés de contrat; les contrats avec les routiers allemands étaient de six mois, voire d'un an.

Donc, avant de pouvoir amener du trafic combiné sur ces trains-là, il faut d'une part dénoncer les contrats et deuxièmement en créer d'autres.

**M. Bessay :**

— Y-a-t-il d'autres questions ?

**Direction Régionale équipement Rhône-Alpes :**

— Est-ce que les nouvelles techniques ne permettraient pas de diversifier les problèmes d'implantation de chantier à long et moyen terme ou peut-être de trouver par ce fait là des modalités de financement au niveau des collectivités locales; ceci en alliant les nouvelles technologies.

Est-ce que ces nouvelles techniques offrent ces possibilités d'allier ces deux types de chantier ? c'est-à-dire maintenir un chantier principal et

sorte d'ambiguïté dans le financement; est-ce qu'on est en train de rechercher l'aménagement de l'environnement ou la rentabilité transport ? on va chercher au niveau des techniques; et là aussi, il y a une responsabilité des collectivités publiques et il faudra aussi dissocier ces deux aspects pour clarifier le débat.

**M. Josselin :**

— Monsieur, j'imagine mal que ces nouvelles techniques permettent une irrigation en patte d'oie du territoire; je crois qu'elles nécessitent par construction un train-bloc et que par conséquent, sur la Rhône-Alpes j'irai à Lyon; je ne crois pas que j'irai ailleurs.

Par contre, pour ce qui a trait aux financements locaux ou interressements financiers pour la collectivité et éventuellement aux chantiers de type éparpillé, il y a peut-être des pistes à creuser et elles sont à creuser sur des produits spécifiques. On a évoqué tout à l'heure les matières dangereuses; elles n'ont pas besoin de faire du saut de nuit (de 20h30 à 5h du matin), bien que les citernes soient chères. Peut-être qu'elles peuvent, avec un circuit ferroviaire adapté, accéder toutefois à quelques heures de circulation supplémentaires; il y a peut-être intérêt aussi, là où il y a par exemple un environnement économique pour les chimies importantes, à imaginer un chantier et, peut-être à admettre par des financements locaux et régionaux, que le coût total soit acceptable pour l'ensemble des parties.

Actuellement, pour ne rien vous cacher, on s'interroge financièrement à Grenoble car il y a un problème. Si cela ne va pas, j'emmènerai tout à Lyon. Il y a le problème d'Evian. Evian est un très grand exportateur à l'étranger de son eau; est-il astucieux de transporter par route des conteneurs maritimes sur un chantier de Lyon plus tôt que d'avoir 30 ou 40 conteneurs d'un coup, à expédier directement d'Evian; est-ce qu'il n'y a pas une recherche à mener sur place directement?

C'est une démarche d'intérêt local; nous avons des contacts avec des

d'un coup, à expédier directement d'Evian; est-ce qu'il n'y a pas une recherche à mener sur place directement?

C'est une démarche d'intérêt local; nous avons des contacts avec des maires; c'est une chose un peu nouvelle et c'est une manière, je dirai, d'élargir le Milliard et demi de francs dont on parlait tout à l'heure mais je crois que nous sommes très marqués par la nécessité d'avoir des trains blocs pour avoir 250 000 tonnes par an , aller et retour; pour des raisons d'environnement, cela mériterait d'être traité d'une manière un peu spéciale.

**M. Bessay :**

— Y-a-t-il d'autres questions ? nous allons en terminer là. Je remercie les participants à ce débat. Bonsoir.

Etaient présentes les personnalités suivantes :

ARTOUS Antoine (Camions Magazine)  
AYOUN (Direction des Transports Terrestres)  
BAUDOIN Gérard (Office National de la Navigation)  
BAZIN Jean-Paul (DRE Caen)  
BOUCHET Jean-Claude (La Fleche)  
BROCHET Marie-Aline (Société Monts Jura S.A.)  
CHARDON Jacques (Comité Economique et Social de la région Alsace)  
CHAVETIERE (Languedoc-Roussillon)  
CHRZAVZEZ Valérie (Lamy)  
COCHE Yvonne (Conseil Général des Ponts et Chaussées)  
COCHET (SNCF)  
CORBEAU Hugues (Direction des Transports Terrestres)  
CROCHET Germaine (Conseil National des Transports)  
DALLE Geneviève (Onisep)  
de FOS COLETTE Guillemette (Bulletin des Transports)  
DENOUEIX Jean-Michel (Mission d'Inspection spécialisée des Transports Terrestres)  
DI GRAZIA Jean-Claude (Sté DEBEAUX Transports)  
DOLLON Bernard (Revue des Routes et des Aérodrômes)  
DUMONT-FOUYA (Transports FOUYA)  
EPSTEIN Geneviève (Revue Transports)  
FAYEIN Laurent (Port Autonome de Rouen)  
FLEURY Jacques (Division Transports - IRT)  
FORT Gilles (Frêt SNCF)  
FOUACHE Claude (G.N.T.C.)  
FOURT Gilles (CODRA - Agence de Lyon)  
FOUVEZ Martine (C.E.M.T.)  
FRANJOU Pierre (Groupe National des affrêteurs)  
GERIEUX Marcel (DRE Auvergne)  
GILGUY Christine (Marchés Tropicaux /Afrique Industrie)  
GRADT Jean-Michel (Le Moniteur du BTP)  
GRELIER Robert (FURET S.A)  
GRIMA Marie-Claire (DTT/STR/R2)  
HOSSARD Claude (Cabinet de M. SARRE)  
JACQUINET Alain (DRE de Champagne-Ardenne)  
JALARD Bertrand (SNCF - Direction O - Département RX)  
JOSSE Paul (Conseil des Ponts et Chaussées)  
LANSMAN Patrick ( DTT/STR/R2)  
LAUFER Yves (Calberson International)  
LAURENT (Banque de France)  
LOOSVELDT Daniel ( Port Autonome du Havre)  
MACE Michel (Comité Economique et Social Bretagne)  
MADINIER Patrice (Danzas D.P.I)



MARTENS (D.T.T.)  
MEHAY Marc (D.T.T / Commissariat aux Transports Terrestres)  
MIGNOT Jean-François (DRE Orléans)  
MILLEREUX Marcel (MORY TNTE)  
MOEBEL (Jules Roy / Rhénus)  
MUTEZ Jacques (DRE/ Pas de Calais)  
NIERAT Patrick (INRETS)  
PAPINUTTI Marc ( DPNM)  
PAVY Didier (Dynasteurs)  
PILLET Elisabeth (DTT/SCF)  
PILOL Daniel (Comité Economique de Bretagne)  
PILVERDIER Jean-Pierre (DRE Mulhouse)  
PLATET P. (DGDDI-C/1)  
POUYET A. (Jules Roy / Rhénus)  
PROUFF Jean-Batiste (DRE Centre)  
QUERRET Robert (Journal de la Marine Marchande)  
QUESTROEY Stéphane (Port Autonome de Dunkerque)  
RAFFA Maxime (SANARA)  
RATTIER (DPNM)  
ROHOU Jean-Louis ( DTT/SCF)  
ROUMIER Claude (DRE Bourgogne)  
ROY Andrée DTT  
RUFFIN Robert (DRE de Champagne - Ardenne)  
SALVADORI Didier (Crédit National-Dpt Etudes)  
SCHMITT Jean (HEPPNER)  
SEVIN Jean-Claude (SET)  
VACHON Colette (DTT/ STR22)  
VARIN Katherine (DAEI)  
VERITE Gérard (Danzas DPI)  
VLACH (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles)  
WARNERY B. ( Société des Pétroles SHELL)  
WEIZMANN (D.P.N.M)

