

Plan d'action 2014

+ Les aides financières de l'Etat (aide à la pince)

D'où notre légitime demande de reconduire cette aide pour la période 2013/2017. Aide qui a un quadruple mérite :

- elle bénéficie directement aux acteurs du mode,
- elle permet aux OTC de garder la tête hors de l'eau,
- elle aide un mode de transport durable,
- elle témoigne de la réalité d'une politique favorable au report modal.

+ L'exonération de la taxe PL sur les pré et post acheminements du TC.

Toutes les formes du transport combiné sont assujetties au péage de transit (écotaxe) pour leurs pré et post acheminements. Pénalisant doublement la compétitivité du mode, avec l'introduction du 44 tonnes routier à 5 essieux, favorisant outrageusement le report modal inversé, reniant le Grenelle de l'environnement.

Exonérer ce mode de la taxe PL serait un signal courageux adressé à une profession déroutée par une initiative de circonstance, clairement politicienne.

FERROVIAIRE

+ Les trains longs : une demande compétitive du GNTC (2006)

Ces trains longs, dénommés MAXIPERFO, de 1.000 mètres - 2.000 tonnes voire plus, contre 750 ou 850 (sur l'axe le Havre-Paris-Marseille) mètres actuellement, doivent apporter un réel progrès sur de nombreux plans : augmentation de la compétitivité, amélioration de la productivité du maillon ferroviaire, optimisation de la capacité du réseau ferré et des plates-formes intermodales, et proportionnellement une moindre dépense en énergie et moins d'émission de CO2 ou de gaz à effet de serre (GES).

+ Qualité des sillons et travaux

Elle constitue l'un des enjeux majeur du développement du combiné. En effet, le fret sert l'industrie en lui permettant de produire, livrer et exporter ses produits, qu'il transporte à tous les stades de son processus. C'est donc bien le transport combiné qui doit bénéficier des meilleurs sillons dans les créneaux horaires correspondants aux fenêtres de circulations de ses trains où nous revendiquons d'être prioritaires. Cette qualité s'apprécie aussi dans le respect des horaires et dans la continuité du service... Ce double engagement, de la responsabilité du Gestionnaire de l'infrastructure et de l'État, ne peut souffrir aucun compromis.

Le transport combiné exige pour être compétitif et crédible, des sillons de qualité voyageur lui soient attribués en priorité surtout si l'État et son gouvernement souhaitent démontrer que leur engagement en faveur de ce mode est réel et stratégique. La confiance de nos entreprises et de leurs clients est à ce prix.

+ Les terminaux propriétés de RFF

Ces terminaux de transport combiné ont été financés par de l'argent public. RFF -gestionnaire de l'infrastructure- est le propriétaire du foncier et des rails. Efficacité et souplesse doivent être les caractéristiques vitales de ces outils : les professionnels ont un vrai besoin de terminaux productifs - en gestion dynamique - capables de recevoir sans restriction, tous les trains programmés des Opérateurs de transport combiné. En particulier, il est primordial que les opérateurs qui le souhaiteront, puissent traiter leurs trains dans une cour autonome, tout en respectant les règles générales de fonctionnement du terminal.

*** Les plates - formes multimodales et logistiques**

C'est un lieu commun de dire que tous les trains partent et arrivent en gare. En transport combiné, la gare est un terminal où les contenants passent d'un mode à un autre, du rail vers la route ou le fleuve, sans transbordement du fret. Ce lieu d'échange incontournable doit être un lieu d'excellence. De fait, nous avons besoin maintenant de nouveaux terminaux, modernes efficaces, qui doivent répliquer dans leurs fonctionnalités, les villages de fret développés en Italie, Angleterre, Allemagne...

*** Le statut des terminaux**

Les terminaux de transport combiné, propriétés de RFF ont été financés par de l'argent public. RFF -gestionnaire de l'infrastructure- est le propriétaire du foncier et des rails. Efficacité et souplesse doivent être les caractéristiques vitales de ces outils : les professionnels ont un vrai besoin de terminaux productifs - en gestion dynamique - capables de recevoir sans restriction, tous les trains programmés des Opérateurs de transport combiné. En particulier, il est primordial que les opérateurs qui le souhaiteront, puissent traiter leurs trains dans une cour autonome, tout en respectant les règles générales de fonctionnement du terminal. D'où l'impérieuse nécessité de finalisation des statuts sur lesquels le GNTC a travaillé avec RFF depuis 2011 et tout 2012.

+ Service minimum garanti

L'État a unifié sous une même tutelle l'entreprise ferroviaire historique (SNCF) et le gestionnaire d'infrastructure (RFF). Ce qui va en particulier poser la question de la libre circulation ferroviaire du fret combiné en cas de mouvements sociaux. En cas de grèves dans ce « Pôle Public Ferroviaire », le fret ferroviaire sera gravement pénalisé qui verra totalement la circulation des trains des entreprises ferroviaires privées empêchée, ce qui est inacceptable. Ces mouvements sociaux sanctionnent durement le TCRR, les Opérateurs ferroviaire de Transport Combiné, les transporteurs ainsi que nos clients en un mot, l'industrie et l'économie de la France qu'elle affaiblit encore. D'autant plus qu'une journée de grève SNCF impacte quasiment deux jours de circulation, sans que nos entreprises n'aient un quelconque recours vis à vis de l'État qui nous oppose trop commodément la force majeure.

Dans le cadre de cette réforme du système ferroviaire français, le GNTC exige qu'un « service minimum garanti pour le transport combiné » soit mis en place.

Depuis deux ans nous réclamons, au sein de RFF, la mise en place d'une cellule de suivi pour disposer d'une « loupe » permettant de conduire en continu les cent circulations journalières.

FLUVIAL

+ Les «Terminal Handling Charges» (THC), une interface Fleuve/Mer compétitive.

Une double comparaison, au plan national entre ce mode et les autres modes terrestres, route et TCRR et au plan européen vs les ports d'Anvers, Rotterdam, etc. montre la double peine appliqué au TCFR sur nos terminaux maritimes français. En effet dans les autres modes comme dans les grands ports européens, le coût du transfert est débité par le terminal à l'armateur maritime (Shipping Line) qui le répercute au Shipper / Chargeur par le biais de la THC, lors du transfert barge navire-barge fluviale et vv, le chargement et le déchargement du conteneur étant directement à la charge de l'opérateur de TCFR. De plus, en France, ce coût est anormalement élevé.

Il est impératif d'améliorer dans les meilleurs délais la compétitivité des places portuaires françaises en alignant leurs pratiques et leurs prix sur les ports de l'Europe si l'on veut que nos ports regagnent plusieurs places.

EUROPE

+ L'Europe et le RTE-T

La France se trouve sur le trajet de cinq grands corridors du RTE - T, (Réseau Trans-européen de Transport).

Pyrénées et Alpes sont deux goulets d'étranglement majeurs qui contraignent les échanges intra-européens de fret.

- * Trois liaisons ferroviaires concernent l'Espagne dont la traversée centrale des Pyrénées, dédiée au fret et délestant les autoroutes Atlantique et Vallée du Rhône.
- * La liaison Lyon - Turin est aussi sur un grand corridor européen de fret.

Parallèlement aux investissements d'infrastructures engagés en faveur du TGV, la France qui est au cœur de l'Europe doit se focaliser prioritairement sur ces deux projets pour aboutir à une meilleure fluidité du fret ferroviaire sur ces axes.

+ Une Convention pour le Transport Intermodal de Marchandises

Cette technique est la seule à être opérée dans un vide juridique total en trafic intra - européen et les régimes de responsabilité qui lui sont appliqués varient avec le pays où est conclu le contrat de transport. Quant à la caisse mobile et au conteneur, ils ne sont pas reconnus par la CMR, élaborée en 1949, alors que ces deux équipements n'existaient pas encore.

Le GNTC demande la mise en place d'une telle convention, une véritable « constitution » pour le transport intermodal, adossée à la CMR.