

## ***Feuille de route 2016/2017***

***Le Transport Combiné :  
le « Poids Lourd » du Rail et du Fleuve***

Citation :

« Ce n'est pas la technique qui représente le vrai danger pour la civilisation,  
c'est l'inertie des structures »

*(Louis Armand 1905/1971, Président de la SNCF 1955/1958)*

Paris, le 12 mai 2016.

Le fret est au service de l'industrie, lui permettant de produire, livrer et exporter ses produits, qu'il achemine à bon port à tous les stades de son processus.

Le **Report Modal** est depuis longtemps déjà un axe stratégique lourd de l'Europe.

Le **Transport Combiné**, que nous pratiquons, étant la solution la plus rapide, la plus fiable et la plus efficace pour faire progresser l'intermodal rail-route et fleuve-route réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> et autres particules.

Ce mode de transport constitue le **socle dur, en France, de la transition énergétique** au meilleur prix. En 2014, il a permis d'économiser plus d'un million de tonnes de CO<sub>2</sub>, supprimant 4.200 PL par jour sur nos axes routiers. Les conférences environnementale, ferroviaire, fluviale et logistique confirment bien que le transport combiné est un axe déterminant de cette transition.

Pratiqué sur la longue distance et les corridors massifiés, le Transport Combiné est le partenaire naturel du TRM dans le cadre du report modal et du développement durable. Ses pertinences technique, économique et commerciale sont reconnues partout, France comprise. Il est donc juste que l'État le soutienne politiquement, techniquement, opérationnellement et financièrement.

## Priorités 2016/2017 du GNTC

### Premier niveau

- **Transport Combiné en règle générale** :
  - Aide à la manutention.
  - Dérogation de circuler à 46 tonnes pour les pré et post acheminements.
  
- **Transport Combiné Rail-Route**
  - Circulations ferroviaires : création d'une entité spécifique au TCRR et maintien du statut des Candidats Autorisés.
  - Sillons : Tarification, fiabilité et performance.
  - Compétitivité du TCRR (Statut des agents de conduite).
  
- **Transport Combiné Fleuve-Route**
  - THC (Terminal Handling Charges).

### Second niveau

- ❖ **Transport Combiné Rail-Route**
  - Plates-formes multimodales et logistiques.
  - Travaux sur le Réseau Ferré National.
  - Trains longs.
  
- ❖ **Transport Combiné Fleuve-Route**
  - Infrastructures :
    - ☛ Canal Seine Nord,
    - ☛ Accès direct aux Ports.

## Premier niveau

### ❖ **Transport Combiné**

#### Aide à la manutention

Cette aide est un investissement pertinent, tant pour l'Etat que pour nous, soutenant un mode de transport durable par excellence permettant aux Opérateurs de TC de rester compétitifs.

#### *Notre Demande :*

*Prolonger l'aide à la pince (à 18 euros TTC) par manutention pour la période 2017/2022*

#### Dérogation de circuler à 46 tonnes

La généralisation du 44 tonnes, en janvier 2013, a privé notre technique éco-responsable d'une compensation commerciale liée au surcroît de tare de nos équipements vs les marchandises pondéreuses, par rapport au TRM. En Transport Combiné, les matériels -caisses mobiles et châssis- ont une tare supérieure à leurs équivalents routiers. Pour effacer et équilibrer la donne, le TC a besoin de voir son PTAC augmenté. Ce qui est à la fois raisonnable et indispensable pour continuer d'offrir aux chargeurs une réelle valeur ajoutée et les encourager à privilégier cette technique, portant le report modal.

#### *Notre demande :*

*Pouvoir circuler pour les pré et post acheminements routiers avec une dérogation d'augmentation de 5% du PTAC.*

### ❖ **Transport Combiné Rail-Route**

Nous opérons des trains entiers quotidiens, pendulaires et prioritaires fonctionnant selon des horaires fixes sur des corridors de massification. Ce projet industriel est porté par le GNTC avec constance et détermination, en dépit des insuffisances notoires et répétées du système français. Malgré ces faiblesses, ce mode a enregistré entre 2011 et 2014 une progression de 40% en tonnes-kilomètres, et ce, uniquement grâce à l'initiative privée. Mais il est possible de faire mieux encore d'où nos demandes

### Circulations

Le TCRR est malmené, détruisant sa compétitivité vs le transport routier. Alors que notre mode de transport -pertinent sur la longue distance et les bassins de massification- est le partenaire naturel de la route.

#### *Notre demande :*

- ⊗ *Création au sein de SNCF Réseau d'une entité spécifique, permanente, dédiée au Transport Combiné, intégrant des « horairistes » et des agents qualifiés, chargés de travailler en direct les circulations du secteur, représentant environ 100 trains entiers par jour soit en 2015 un bon 30% des tonnes/km annuelles, du fret ferroviaire.*
- ⊗ *Pérennité du statut de Candidat Autorisé et des Accords-Cadres qui lui sont rattachés.*

### Des sillons fiables et performants

La qualité des sillons est un enjeu majeur du développement du transport combiné. Leurs tarifs doivent être stables et raisonnables, comparables avec ceux de nos voisins géographiques. Ces qualités s'apprécient, dans le respect des horaires, la continuité du service et le niveau tarifaire.

#### *Notre demande :*

- ⊗ *Sillons performants à des coûts équilibrés et stables. Quant à l'inflation ferroviaire, elle doit être strictement identique à l'inflation nationale (INSEE). La compensation financière versée par l'État à SNCF Réseau doit être maintenue en 2016 et dans les années suivantes, tant que le réseau ferroviaire ne sera pas entièrement régénéré.*
- ⊗ *Maintien des Accords de Qualité des Sillons (AQS).*

### Compétitivité du TCRR (statuts des Agents de Conduite)

Afin de gagner en productivité et en compétitivité, il faut respecter l'application des règles de libre concurrence entre les entreprises ferroviaires et maintenir une saine et pleine concurrence.

#### *Notre demande :*

*Respect impératif du statut privé des conducteurs des entreprises ferroviaires. L'inverse étant un non sens total.*

### ❖ **Transport Combiné Fleuve-Route**

Là où il est pratiqué, il connaît une croissance encourageante tout en représentant une part relativement modeste du trafic total du transport de marchandises. Cette technique intermodale

a aujourd'hui une très bonne image et surtout, son exploitation quotidienne n'est pas soumise, contrairement au ferroviaire, à des interventions intempestives de toutes natures.

**Les THC (Terminal Handling Charges), une interface Fleuve/Mer compétitive**

Le coût du transfert -chargement et déchargement du conteneur- est anormalement élevé en France : une double peine est appliquée au fluvial vs les ports du Nord de l'Europe.

***Notre demande :***

***Strict alignement en France des pratiques et des prix sur les ports du Nord de l'Europe.***

**Second niveau**

❖ **Transport Combiné Rail-Route**

**Plates-formes multimodales et logistiques**

Efficacité et souplesse doivent être les principales caractéristiques de ces investissements structurants. Propriété de SNCF Réseau pour la plupart, ces terminaux sont aujourd'hui vieux et dépassés...

***Notre demande :***

***Mise en place d'un plan concerté, cadencé et publié de modernisation de ces terminaux. Le trafic a besoin à court terme de nouveaux terminaux, modernes et efficaces, en première priorité l'Ile de France, devant répliquer dans leurs fonctionnalités, les villages de fret développés en Europe.***

**Réseau : Infrastructure ferroviaire**

De réelles avancées sont enregistrées. Il faut cependant accélérer dans cette voie, surtout en transport combiné où le service calé au TRM est primordial.

***Notre demande :***

***Etre associé de façon permanente à l'élaboration du planning des travaux ainsi qu'à leur suivi de façon à préserver nos droits et participer à la structure permanente de la construction des sillons de dernière minute, afin d'informer nos adhérents.***

### Trains longs

Ces trains longs, -MAXIPERFO- de 1.000 mètres - 2.000 tonnes voire plus, contre 750 mètres actuellement, apporteront 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 moindres dépenses en énergie et moindres d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Depuis janvier 2012, des trains de 850 mètres peuvent circuler sur certains axes. Ce dont le transport combiné terrestre a besoin, maintenant, ce sont des trains plus longs, plus lourds, plus rapides bénéficiant de sillons nous permettant de nous mesurer avec le TRM d'atteindre un niveau de qualité comparable à celui du transport 100% route.

**Notre demande :**

***Généralisation des trains longs selon un programme concerté.***

### ❖ **Transport Combiné Fleuve-Route**

**Infrastructures :**

⊗ **Canal Seine Nord**

Confirmation définitive de la volonté de l'État de réaliser ce projet pour une mise en service 2022/2023.

**Notre demande :**

***Que l'État passe enfin aux actes, et accompagne ce projet d'un calendrier public contraignant.***

⊗ **Accès direct aux Ports**

Nécessité de faciliter les accès à de nouvelles zones logistiques permettant, à moyen terme, d'assurer la fluidité des trafics sur ces axes.

- Port du Havre : chatière/prolongement du grand canal
- Marseille/Fos : canal d'accès à 2 XL

**Notre demande :**

***Que l'État prenne les bonnes décisions sans retard, en pleine concertation avec les professionnels.***

**Objectifs stratégiques du GNTC :**  
**Innovation, Développement, Promotion, Communication**

Le transport combiné est le seul moyen efficace pour réussir le report modal. En ces temps de crise économique, il est primordial de préserver ce qui existe : entretenir et améliorer tous les outils disponibles, tout en préparant activement la phase suivante du prochain bond en avant... Dans la conjoncture économique actuelle, cette politique est le strict minimum -incompressible- qui nous est dû par l'État.

*Pour cela le GNTC se fixe comme objectifs :*

- *Augmenter son empreinte auprès des Pouvoirs publics et des Collectivités territoriales,*
- *Poursuivre et développer les actions communes avec d'autres Organisations Professionnelles,*
- *S'appuyer sur des leaders d'opinion en faveur de notre mode de transport,*
- *Promouvoir sans relâche cette technique, la plus favorable pour atteindre les objectifs de la transition énergétique,*
- *Créer un référentiel des données sur le transport combiné.*
- *S'assurer que la production de cette technique respecte les critères de qualité, de fiabilité et de compétitivité exigés par l'économie en partenariat avec l'ADEME.*
- *Création d'une NEWSLETTER spécifique au Transport Combiné donnant la parole aux acteurs de la filière.*

**En conclusion**

Le transport combiné, rail-route et fleuve-route, est le mode de transport le plus adapté pour faire progresser le report modal et réduire fortement les émissions de CO<sub>2</sub>. Il est donc impératif que l'État le soutienne vigoureusement et durablement afin qu'il puisse accélérer son développement et de gagner des parts de marché, à l'image de ce qui se passe chez nos voisins européens.

**En 2014,**

**Le transport combiné a « supprimé » près de 4.200 PL par jour  
sur le réseau routier national soit :  
600.000 semi-remorques en ferroviaire et 330.000 semi-remorques en fluvial.**

**Ce qui a permis d'économiser plus d'un million de tonnes de CO<sub>2</sub> à l'année.**