



Groupement National des Transports Combinés

CONTRIBUTION AU GRAND DÉBAT NATIONAL

En tant qu'organisation professionnelle représentant l'ensemble de la filière du transport combiné Rail-Route et Fleuve-Route en France, le GNTC souhaite participer au Grand débat national initié par le Président de la République. Le GNTC veut ainsi porter, autant auprès des pouvoirs publics que des citoyens, les messages, les convictions et les propositions du secteur de l'intermodalité pour le transport de marchandises.

En particulier, le transport combiné est directement partie prenante et concerné par l'un des 4 thèmes choisis pour ce Débat national : la transition énergétique et écologique.

Il nous apparaît indispensable que ce Grand débat puisse faire réfléchir collectivement sur l'avenir de notre système énergétique, l'évolution de nos mobilités, le financement de nos infrastructures et nos modes de transports de marchandises dans une optique verte, vertueuse et citoyenne.

Enjeu écologique, le transport de marchandises est aussi un aspect central de la compétitivité d'un territoire. Dans une économie mondialisée, la qualité d'une chaîne logistique et son coût constituent deux facteurs majeurs de différenciation pour les entreprises. Sur le marché du fret, le transport combiné dispose d'atouts écologiques, économiques et sociaux colossaux :

- Il est complémentaire des autres modes de transport.
- Il répond aux contraintes structurelles du secteur, comme la pénurie importante de chauffeurs routiers ou la hausse du prix des carburants.
- Il permet de développer une solution écologique et durable.
- Il répond aux difficultés de congestion du réseau autoroutier, à l'usure des infrastructures, aux problèmes d'accidentologie...
- Il propose un modèle économique compétitif qui évolue avec son écosystème.
- Il permet la massification des flux.

Pour autant, il reste des freins importants au développement de cette activité. Une meilleure prise de conscience des atouts du transport combiné et des vecteurs qui permettront une logique de croissance durable est aujourd'hui fondamentale.

Dans ce cadre, le GNTC fait aujourd'hui 10 propositions pour développer et encourager le transport combiné sous toutes ses formes.

Groupement National des Transports Combinés

12 rue Cabanis, 75014 Paris

01.42.93.53.88

secretariat@gntc.fr

www.gntc.fr

10 PROPOSITIONS

Proposition n°1 : Un plan national stratégique pour la création et le suivi des plateformes de transport combiné.

Proposition n°2 : La création d'une ressource financière de valorisation de la tonne de CO2 économisée en faveur du report modal.

Proposition n°3 : La mise en place de sillons dédiés pour le fret ferroviaire.

Proposition n°4 : Le renforcement de la qualité du service ferroviaire.

Proposition n°5 : L'instauration d'une tarification des sillons juste et équitable.

Proposition n°6 : La mise à niveau des infrastructures ferroviaire, notamment pour certains gabarits (P400).

Proposition n°7 : La mise en œuvre d'une dérogation de circulation de 5% d'augmentation du PTR (Poids total roulant autorisé) à 46 tonnes pour le transport combiné.

Proposition n°8 : Une pérennisation et une augmentation de l'aide dite « à la pince ».

Proposition n°9 : Le développement et le renforcement des Certificats d'économies d'énergie (CEE).

Proposition n°10 : L'instauration d'un régime unique et national de facturation de la manutention portuaire.

Le Groupement National des Transports Combinés - GNTC

Le Groupement National des Transports combinés est l'organisation professionnelle, créée en 1945, représentant l'ensemble de la filière du transport combiné de fret et de l'intermodalité en France (Rail-Route et Fleuve-Route). Elle accueille des transporteurs routiers pratiquant le transport combiné, des commissionnaires de transports, des opérateurs de transport combiné, des gestionnaires de plateformes, constructeurs, loueurs, ports, institutionnels, auxiliaires, techniciens...

Le GNTC a pour mission de promouvoir et valoriser le transport combiné, d'assurer la défense des intérêts de ses membres et d'informer sur toutes questions techniques ou réglementaires. Il est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et acteur du secteur. Il contribue à la mise en œuvre de politiques publiques, de réflexions sur des projets d'investissements, d'actions de communication et d'influence, de formation...

Le Transport Combiné

Le Transport combiné est un mode de transport de marchandises multimodal qui allie le mode routier avec le ferroviaire (Transport Combiné Rail-Route -TCRR) ou le mode routier avec le mode fluvial.

Ce transport intermodal offre ainsi une solution logistique sobre en énergie. Il apporte des réponses alternatives au tout routier, qu'elles soient écologiques, économiques et sociétales. D'un point de vue sociétal notamment, il peut être une réponse efficace à la pénurie de chauffeurs routiers importante en France, tout en permettant une relocalisation des emplois.

Ce mode de transport utilise une UTI, une Unité de Transport Intermodal, qui peut être la caisse mobile, le conteneur ou la semi-remorque. Dans tous les cas, le combiné offre un service de porte-à-porte avec des caractéristiques qualitatives similaires au transport routier. La marchandise contenue dans l'UTI est prise en charge sur le lieu d'expédition pour être livrée en bon état à destination.

1 – Elle voyage d'abord par la route pour une courte distance (pré-acheminement) depuis le lieu de chargement jusqu'à une plateforme de transport combiné.

2 – Après la manutention, la marchandise est acheminée par la voie ferrée ou fluviale pour son parcours principal, jusqu'à une seconde plateforme de transport combiné.

3 – Après la manutention, la marchandise contenue dans l'UTI reprend la route sur une courte distance (post-acheminement) pour être livrée sur sa destination finale.

En transport combiné, toutes les composantes qui concourent à la fabrication du produit sont d'égale importance, mais c'est le transporteur routier qui détient le fret. Il est ainsi l'ensemblier maître d'ouvrage qui imagine, conçoit et vend un service domicile-domicile.

Il est important de noter que la distance de pertinence du transport combiné rail-route, pour la partie ferroviaire, évolue et diminue. Cela ne concerne plus seulement la longue distance (+600 km) mais concerne également de plus en plus la moyenne distance (+ ou – 400 km). C'est un signal fort et positif pour le secteur.

Groupement National des Transports Combinés

12 rue Cabanis, 75014 Paris

01.42.93.53.88

secretariat@gntc.fr

www.gntc.fr

Proposition n°1 : Un plan national stratégique pour la création et le suivi des plateformes de transport combiné pour réfléchir à un maillage efficace de notre réseau.

Le GNTC propose de travailler conjointement avec les services du ministère des Transports, la DGITM, SNCF Réseau et les acteurs du transport combiné pour mettre en place un Grand Plan stratégique national pour la création et le suivi des plateformes de transport combiné.

En effet, **il apparaît qu'il n'existe pas aujourd'hui de stratégie rationnelle, cohérente et coordonnée sur l'ensemble du territoire national pour construire un réseau de plateformes** répondant au mieux aux flux et aux besoins du marché, des transporteurs et des chargeurs. On constate la création de plateformes sur certains territoires sans véritable concertation avec les professionnels du secteur avec pour résultats des échecs importants. Ces échecs, financés la plupart du temps avec l'argent du contribuable, nuisent à la crédibilité de l'ensemble de la filière du combiné et au développement du secteur. Dans le même temps, on constate des besoins importants en plateformes et structures logistiques sur certains territoires avec des phénomènes ou risques de saturation (par exemple en Ile-de-France).

Le GNTC a déjà mis en place un **partenariat avec SNCF Réseau** sur le sujet des plateformes de Transport Combiné Rail-Route (TCRR) : le GNTC est consulté systématiquement par SNCF Réseau et délivre un avis public officiel sur des projets de création de nouvelles plateformes. Il s'agit d'apporter un feedback des professionnels de la filière sur les atouts et les difficultés de l'infrastructure, mais surtout sur l'état du marché, des flux et besoins commerciaux.

Il faut aujourd'hui **aller plus loin dans la démarche et construire collectivement un Plan stratégique national** sur l'implantation des plateformes de transport combiné qui corresponde aux besoins du marché dans une perspective de 10 à 15 ans. Cela va également dans le sens des objectifs des entreprises du monde ferroviaire au niveau européen pour porter la part modale du fret ferroviaire à 30% d'ici 2030.

Proposition n°2 : La création d'une ressource financière de valorisation de la tonne de CO2 économisée en faveur du report modal.

Afin d'encourager le report modal et un transport de marchandises plus vert, le GNTC souhaite la mise en place d'une réflexion sur une ressource financière de valorisation de la tonne de CO2 économisée en faveur du report modal. Il est important de **créer des mécanismes financiers vertueux incitatifs** qui dynamiseront progressivement le report de la route vers le train ou la barge.

Le transport combiné permet déjà aujourd'hui de **reporter plus d'1 million de camions sur le train chaque année, et permet d'économiser plus d'1 million de tonnes de CO2 par an**. Le fret ferroviaire par rapport à la route consomme 6 fois moins d'énergie, émet 9 fois moins de CO2 et entraîne 8 fois moins de pollution de l'air.

Proposition n°3 : La mise en place de sillons dédiés pour le fret ferroviaire.

Toute circulation de train s'inscrit dans le cadre d'un « sillon ». Un sillon se définit comme la capacité d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train sur un trajet et à un horaire donné. Ceux-ci sont tracés par SNCF Réseau dans le cadre d'un dialogue industriel avec ses clients et regroupés au sein d'un horaire de service annuel. Ils sont commercialisés auprès des différents utilisateurs du réseau, qui les réservent dans le cadre du processus de commande de sillons.

Les arbitrages sur les attributions de sillons sont encore aujourd'hui trop souvent arbitrés en défaveur du fret ferroviaire, et au profit du transport de voyageurs. **La sécurisation de sillons dédié au fret est une mesure indispensable au développement du transport combiné** comme fer de lance du fret ferroviaire. On note en plus que les délais trop longs d'obtention des sillons sont parfois en opposition par rapport aux besoins du marché du transport combiné

Proposition n°4 : Le renforcement de la qualité du service ferroviaire.

La qualité du service ferroviaire est aujourd'hui largement insuffisante et nuit au développement du fret ferroviaire et du transport combiné dans son ensemble.

Il importe aujourd'hui de mettre tout en œuvre pour garantir une qualité de service pour les opérateurs ferroviaires de transport combiné, avec des sillons de bonne qualité, des circulations non dégradées, moins de sillons de dernière minute, des trains qui partent à l'heure et qui arrivent à l'heure, une garantie de continuité du service ferroviaire...

Le GNTC a salué, suite à sa demande, et dans cette optique, la mise en place, par SNCF Réseau, de la **Plateforme de service aux opérateurs de transport combiné (PSOTC)** qui a permis une meilleure coordination entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs, notamment en période de crise (grèves, travaux...). **Cette plateforme doit être renforcée et des moyens supplémentaires doivent lui être donnés** afin que l'ensemble des axes structurants soient traités de manière identique (ce qui n'est pas encore le cas actuellement).

Proposition n°5 : L'instauration d'une tarification des sillons juste et équitable

Le GNTC a salué la limitation de la tarification des sillons annoncée par la ministre E. Borne en mai 2018, avec une tarification qui sera basée dorénavant sur l'inflation ordinaire. C'est une mesure de bon sens pour permettre le développement du transport combiné rail-route. Le transport combiné supporte enfin des hausses comparables à celles supportées par les autres acteurs du transport de marchandises.

Cependant, **le GNTC s'oppose à la nouvelle tarification des sillons au tonnage proposée par SNCF Réseau et validée par l'ARAFER pour 2019.** En effet, cette tarification prévoit plusieurs tarifications en fonction de classes de tonnage des trains, en partant du principe que le poids est l'élément essentiel de l'usure de l'infrastructure ferroviaire.

Outre le fait qu'il existe plusieurs autres critères d'usure comme la vitesse (qui ne sont pas pris actuellement en compte), le GNTC considère cette nouvelle tarification comme contreproductive dans le sens où elle est contradictoire avec la logique de marché du transport combiné, et notamment de la massification des flux. Dans l'absolu, **Il pourrait devenir moins cher pour un opérateur de faire circuler 2 trains légers qu'un seul train lourd, le risque étant de nuire à la fluidité des flux sur le réseau ferroviaire.** Le GNTC souhaite ainsi revenir sur cette tarification et proposera à l'ARAFER et SNCF Réseau dans le courant de l'année 2019 une nouvelle tarification juste et vertueuse pour 2020.

Proposition n°6 : La mise à niveau des infrastructures ferroviaire, notamment pour certains gabarits (P400).

Le GNTC souhaite encourager la mise à niveau des infrastructures ferroviaires pour le fret ferroviaire et le transport combiné. En particulier, le P400 est une norme pour le format de semi-remorques de 4m de haut sur le réseau. L'objectif est ainsi de s'assurer que les pratiques de circulation sont conformes et de définir les axes susceptibles de prendre en charge des gabarits P400 sur le réseau ferroviaire.

Il faut rappeler que **le développement du P400 en France est un vecteur important de développement du transport combiné pour certains opérateurs.** Il est aujourd'hui primordial d'avancer rapidement sur ce sujet.

Un groupe de travail sous l'égide du COOPERE (Comité des opérateurs du réseau) de SNCF Réseau, auquel participe le GNTC, est chargé de faire des propositions dans le courant 2019.

Proposition n°7 : La mise en œuvre d'une dérogation de circulation de 5% d'augmentation du PTR (Poids total roulant autorisé) à 46 tonnes pour le transport combiné.

Le GNTC souhaite obtenir une modification de la réglementation avec une dérogation de circulation de 5%, soit 46 tonnes pour les pré/post-acheminement en transport combiné.

En effet, **avec la généralisation de la circulation des poids-lourds à 44 tonnes en 2013, la filière du transport combiné a perdu un avantage compétitif en termes de charge utile** qui était justifié par la rupture de charge inhérente à la technique intermodale par rapport au transport exclusivement routier. A titre d'exemples, entre autres, on constate une distorsion de concurrence en faveur du transport routier de marchandises sur la charge utile d'environ, entre 1,7 T et 2,8 T en Général cargo, et de l'ordre de 2,4 T en Frigo.

Pour remédier à cette perte de compétitivité, le GNTC demande une dérogation de circulation de 5%, soit 46 T, pour les transporteurs routiers pratiquant le combiné. C'est une mesure indispensable pour encourager le développement du report modal et rétablir l'égalité de traitement entre le TRM et la filière combiné.

Proposition n°8 : Une évolution et une augmentation de l'aide dite « à la pince ».

L'aide dite « à la pince » est le dispositif d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises qui est versé aux opérateurs de transport combiné pour chaque manutention d'une UTI, Unité de Transport Intermodal. **Pour la période 2018-2022, le Gouvernement s'est engagé à garantir une aide de 27 millions d'euros par an.**

Outre une augmentation de l'aide globale, **le GNTC souhaite une évolution du dispositif à partir de 2020 pour intégrer, en plus de l'aide à la manutention, une aide au train, comprise comme une aide au tronçon.** Il s'agit d'encourager au développement de « stops » sur les différentes liaisons et donc au développement d'un meilleur maillage du réseau. Des discussions sont en cours avec la DGITM sur ce sujet et le GNTC est force de propositions. Le GNTC souhaite ainsi connaître la trajectoire financière de cette aide sur la période précitée car c'est un élément de prévision et de visibilité financière important pour les opérateurs de transport combiné.

Proposition n°9 : Le développement et renforcement des Certificats d'économies d'énergie (CEE)

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), créé en 2006, constitue l'un des principaux instruments de la politique de maîtrise de la demande énergétique et un excellent moyen pour valoriser financièrement les efforts des transporteurs en matière d'économies d'énergie et de réduction de leur empreinte carbone. Ce dispositif des CEE repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie. Ceux-ci doivent promouvoir l'efficacité énergétique auprès des consommateurs d'énergie : ménages, collectivités territoriales ou professionnels. Des objectifs triennaux exprimés en KWh cumac sont fixés aux fournisseurs d'énergie, en fonction de la quantité d'énergie qu'ils mettent à la consommation en France. Le dispositif des CEE existe depuis 12 ans et nous sommes aujourd'hui dans la 4ème période : 2018-2020.

Le développement du transport combiné est ainsi encouragé par la mise en œuvre de plusieurs fiches d'opérations standardisées :

TRA-EQ-101 : Unité de transport intermodal pour le transport combiné rail-route

TRA-EQ-107 : Unité de transport intermodal pour le transport combiné fleuve-route

TRA-EQ-108 : Wagon d'autoroute ferroviaire

Ce dispositif a fait ses preuves en tant que mécanisme incitatif pour les acteurs, notamment transporteurs routiers, qui voudraient se lancer dans le transport combiné. Il importe donc de renforcer ces fiches CEE en permettant l'allongement de la durée de prise en compte des UTI et en permettant l'émergence de nouvelles fiches CEE en faveur du report modal.

Proposition n°10 : L'instauration d'un régime unique et national de facturation de la manutention portuaire.

Les *Terminal Handling Charges* (THC) représentent les frais de manutention dans les ports de chargement et de déchargement facturés en plus par l'armateur. Le montant peut en être fixe ou variable avec des surtaxes éventuelles. De fait, aujourd'hui, **les opérateurs fluviaux doivent supporter financièrement une partie de la manutention des UTI, alors que pour les autres modes utilisés pour assurer le pré et post-acheminement, ce coût est assumé par les compagnies maritimes.** Cette distorsion par rapport aux autres modes nuit fortement à la compétitivité globale du transport combiné fluvial.

C'est pourquoi il importe d'instaurer un régime unique et national de facturation de la manutention portuaire en France à travers une mutualisation des THC.