



## LE TRANSPORT COMBINÉ TIRE SON ÉPINGLE DU JEU

//

**DOMINIQUE  
DENORMANDIE**,  
PRÉSIDENT DU GROUPEMENT  
NATIONAL DES TRANSPORTS  
COMBINÉS (GNTC)



//

**STÉPHANE  
DERLINCOURT**,  
DIRECTEUR COMBINÉ  
FRET SNCF

// **Le transport combiné rail-route est souvent bien noté par les chargeurs. À quoi cela est-il dû ? Quel est l'avenir de ce mode de transport ? Dominique Denormandie, Président du GNTC et des Transports Labouriaux\*, et Stéphane Derlincourt, Directeur Combiné Fret SNCF, débattent sur ces questions et bien d'autres.**

**Quels sont les atouts du transport combiné pour les chargeurs ?**

**Dominique Denormandie :**

Le combiné allie les fortes capacités d'emport du fer et la flexibilité de la route. Il donne accès au fer à des chargeurs situés dans des zones éloignées du réseau ferré national grâce au pré et post acheminement routier. Il y a aussi la régularité et la capillarité qui font qu'on peut aller n'importe où grâce au pré- et post-acheminement routier.

**Quels sont les freins ? Y a-t-il suffisamment de plateformes ?**

**Stéphane Derlincourt :** Les plateformes en France maillent plutôt bien le territoire par rapport aux besoins.

La difficulté réside plutôt dans leur adaptabilité aux formats de train d'aujourd'hui. En effet, elles ont été construites il y a plus de 20 ans pour des trains de 500 m, alors que les trains aujourd'hui mesurent 750, voire 850 m. Quand nous arrivons sur certains sites, nous devons couper le train en deux, ce qui génère des coûts et des temps d'attente préjudiciables à l'offre. Il serait donc opportun d'aménager ces sites et, dans certaines zones, de réfléchir à des extensions, car nous approchons la limite de capacité.

**D. D :** Sur l'international, c'est compliqué de sortir des frontières hexagonales. Il nous manque de grands hubs près des frontières, où l'on pourrait disposer de correspondances avec d'autres trains vers l'Europe. Un autre frein est la forte pénurie de chauffeurs routiers. C'est un problème, car il y a des marchés que nous ne pouvons assurer faute de conducteurs pour le pré et post acheminement.

**Le modèle économique nécessite-t-il toujours le soutien de l'État ?**

**D. D :** Nous avons actuellement de réelles opportunités (pénurie de conducteurs routiers, reprise écono-

mique, hausse du gazole) qui nous donnent raison de porter ce mode de transport. Mais nous sommes à plus de 85 % de coûts fixes que les opérateurs n'ont pas le pouvoir de réduire. Quand l'État aura permis au ferroviaire en général et à SNCF en particulier d'être plus performants, nous n'aurons plus besoin d'aide. D'ici là, nous resterons sous perfusion.

**S. D :** Nous travaillons ensemble à améliorer l'offre ferroviaire par plus de qualité, de réactivité face aux demandes de trains supplémentaires, mais aussi en poussant le levier de l'innovation. Nous sommes également attentifs à ce que les tarifs des trains longue distance permettent de faire basculer des flux routiers, en poursuivant le travail sur nos coûts et en proposant à nos clients la possibilité de nous confier des groupes de wagons pour compléter les trains entiers des opérateurs de combiné. Par ailleurs, nous souhaitons disposer d'une tarification des sillons incitative. La tarification future des péages ne nous semble pas vertueuse ; plus vous faites circuler des trains remplis, donc lourds, plus les prix des péages s'envolent. C'est une vraie inquié-

tude car, avec cette logique, les travaux d'optimisation de remplissage et de format des trains pour plus d'efficacité du ferroviaire ne profiteront pas au report modal.

**Quand on voit la bonne image du combiné auprès des chargeurs, peut-on dire qu'il est l'avenir du fret ?**

**D. D :** Oui, quand un chargeur a accédé au combiné, il ne revient pas dessus car ses équipes ont déjà mis en place une culture et une logistique propres à ce mode de transport. Il nous faut bâtir un argumentaire commun, communiquer plus souvent et positivement. Notre combat du moment porte sur des problèmes qui sont du ressort des pouvoirs publics.

**S. D :** Le combiné est l'une des composantes de l'avenir du fret ferroviaire et, plus précisément, de Fret SNCF. Cela passe par le développement du transport de caisses mobiles ou conteneurs, mais également par la capacité d'ouvrir plus de lignes ferroviaires au transport de semi-remorques. Nous nous y employons avec l'ensemble des opérateurs de transport combiné et SNCF Réseau.

\* Acteur du transport de vrac solide en combiné rail-route depuis 43 ans.