

République française
Ministère de la transition écologique et solidaire
Direction des services de transport

**Aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises
Appel à manifestation d'intérêt pour les trafics de l'année 2019**

Questions – Réponses portant sur le Tableau des circulations (C4)

I. Questions relatives à la colonne a : Numéro d'ordre.

Q1 - Devons-nous indiquer la chronologie de circulation ?

Le numéro d'ordre correspond au rang de la circulation effectuée par l'opérateur dans l'année quels que soient l'origine, la destination et les arrêts intermédiaires. Il est classé par ordre chronologique de départ du train, de la barge ou du navire à partir du terminal d'origine.

Par exemple : La première circulation effectuée par l'opérateur dans l'année porte le numéro 1. La 200^{ème} circulation, qu'il a effectuée dans l'année, porte le numéro 200, etc...

Le numéro d'ordre de la circulation reflète donc la chronologie des circulations effectuées par l'opérateur dans l'année.

Q2 - Devons-nous déclarer les circulations voyage par voyage ou la somme des voyages pour un même plan de transports ?

Les circulations doivent être renseignées voyage par voyage en complétant pour chacune d'elles les colonnes par les informations demandées.

II. Questions relatives aux colonnes d, e, f, g et h : Origine, Arrêts intermédiaires, Destination

Q3 - La capacité restante disponible doit-elle inclure les volumes que nous co-chargeons pour d'autres opérateurs fluviaux ?

Non. La capacité disponible correspond à la capacité technique réellement disponible, c'est-à-dire la capacité telle qu'elle ressort des caractéristiques techniques du train, de la barge ou du navire sur la portion d'itinéraire qui sera empruntée jusqu'au prochain arrêt,

ET

- après déduction de tous les volumes chargés. Les volumes chargés à la demande d'autres opérateurs sont donc comptés dans l'ensemble des volumes chargés par l'opérateur et non dans la capacité restant disponible.

Il est précisé que l'opérateur qui prend le risque financier de la mise en place de la circulation est celui qui contractualise avec les sous-traitants (entreprise ferroviaire, transporteur fluvial, manutentionnaire, ...). Il est rappelé (cf point C2 de l'AMI) que c'est à cet opérateur de déclarer les trafics réalisés et les circulations effectuées. Il perçoit les aides correspondantes aux volumes transbordés par lui, charge à lui de reverser, si nécessaire, une partie de l'aide à l'opérateur ou au commissionnaire partenaire (le fait d'acheter une capacité slot ou des emplacements sur un train ou une barge ne peut être considéré comme donnant le statut d'opérateur de transport combiné).

Q4 - De manière plus générale selon le point C2, peut-on, sous réserve de vous fournir une attestation signée par les parties concernées, convenir que chaque opérateur déclare les volumes dont il a la charge de l'organisation commerciale du transport, que ces volumes soient chargés sur ses propres unités ou sur des unités de confrères opérateurs ?

Non. Dans le cas où plusieurs opérateurs de transport combiné mutualisent leurs volumes sur des mêmes trains ou des mêmes barges, l'opérateur qui déclare (i) la circulation et les UTI transbordées sur la circulation (cf tableau des circulations) ainsi que les UTI transbordées par service (cf tableau C2) est l'opérateur qui prend le risque de mettre en place la circulation et ou le service, c'est-à-dire l'opérateur qui contractualise si besoin avec les sous-traitants nécessaires pour réaliser l'opération de transport combiné (entreprise ferroviaire, transporteur fluvial, manutentionnaire, etc..). Cet opérateur doit déclarer ainsi la totalité des volumes transbordés et acheminés par la circulation ou le service qu'il exploite en en assumant le risque associé. Il perçoit la totalité de l'aide correspondant aux volumes transbordés sur les circulations qu'il exploite, charge à cet opérateur de reverser, si nécessaire, l'aide correspondante aux opérateurs qui lui ont confié des volumes.

Il est rappelé que le fait d'acheter une capacité slot ou des emplacements sur un train, une barge ou un navire ne peut être considéré comme donnant le statut d'opérateur de transport combiné. Le dossier de réponse à l'AMI doit comporter les documents mentionnés au point C2.

Par ex : Les volumes commercialisés par l'opérateur A (10 UTI) sont confiés quotidiennement à l'opérateur B, qui exploite une circulation tous les jours. Les 10 UTI de A complètent les 30 UTI de B sur cette circulation. L'opérateur B renseigne le tableau des circulations pour chacune de ses circulations avec la totalité des volumes (40 UTI) et le tableau des services avec toutes les UTI transbordées y compris celles qui lui sont confiées.

Parallèlement, l'opérateur B confie à son tour des volumes quotidiens (7 UTI) à l'opérateur A qui exploite également une circulation tous les jours. Les 7 UTI de B complètent les 25 UTI de A. L'opérateur A renseigne à son tour le tableau des circulations pour chacune de ses circulations avec la totalité des volumes (32 UTI) et le tableau des services avec toutes les UTI transbordées y compris celles qui lui sont confiées.

Q5 - La capacité restante disponible est-elle forcément exprimée en EVP et non en UTI car dépendant directement du cargo mix ?

Non. La capacité disponible doit être exprimée en UTI sur la base des caractéristiques du train, de la barge ou du navire sur la portion d'itinéraire qui sera empruntée jusqu'au prochain arrêt.

En cas d'impossibilité matérielle à évaluer directement la capacité disponible en UTI, il est retenu un coefficient unique : 1 UTI = 1,67 EVP pour les besoins du calcul. Cette impossibilité à exprimer la capacité en UTI doit être mentionnée et justifiée dans le dossier de réponse.

Le coefficient est utilisé aux fins d'homogénéité des données.

Il est indépendant du cargo mix de chaque opérateur ou de chaque circulation.

Q6 - La capacité totale du train, de la barge ou du navire s'entend-elle en capacité techniquement chargeable ou en capacité payante ?

La capacité totale s'entend en capacité techniquement chargeable au vu des caractéristiques de l'itinéraire emprunté jusqu'au prochain arrêt.

Pour le fluvial, la capacité techniquement chargeable doit donc tenir compte de la réduction de hauteur liée aux ponts uniquement sur l'itinéraire emprunté jusqu'au prochain arrêt.

Pour le ferroviaire, la capacité techniquement chargeable doit tenir compte de la longueur maximale admissible des convois sur l'itinéraire emprunté jusqu'au prochain arrêt. La longueur maximale admissible est de 750m sauf sur les axes Perpignan-Luxembourg, Marseille-Avignon-Paris, Le Havre-Valenton où elle est portée à 850m.

Q7 - La capacité totale du train, de la barge ou du navire, exprimée en UTI, doit-elle tenir compte du cargo mix 20' / 40' réel, sur la base d'un chargement en 20' uniquement ?

La capacité doit être exprimée en UTI sur la base des caractéristiques du train, de la barge ou du navire sur la portion d'itinéraire qui sera empruntée jusqu'au prochain arrêt.

En cas d'impossibilité matérielle à évaluer directement la capacité en UTI, il est retenu un coefficient unique : 1 UTI = 1,67 EVP pour les besoins du calcul.

Cette impossibilité à exprimer la capacité en UTI doit être mentionnée et justifiée dans le dossier de réponse.

Dans ce cas, ce coefficient est indépendant du cargo mix de chaque opérateur ou de chaque circulation. Il est basé « par convention » sur un cargo mix composé de 2/3 d'unités de 40' et d'1/3 d'unités de 20'. Le coefficient moyen retenu est : 1 UTI = 1,67 EVP.

Le coefficient est utilisé aux fins d'homogénéité des données.