

Allocution de Delphine ANDRÉ, Présidente, lors de la date anniversaire du GNTC.



Je voudrais tout d'abord vous remercier au nom du GNTC d'être parmi nous ce soir pour fêter les 70 ans du Groupement. Je suis très sensible à l'honneur que nous fait Mr Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, de sa présence en ce jour anniversaire. Elle marque l'intérêt de l'Etat pour notre technique et notre travail.

Je tiens à remercier nos partenaires, qui aident le GNTC dans son action de promotion du transport combiné et qui ont largement contribué à la faisabilité de cette soirée.

Merci à : TOTAL - RENAULT TRUCKS - SNCF Réseau - VNF - AFTRAL - le Port de MARSEILLE, le constructeur de caisses mobiles SERIGNAC et enfin COSTE & FERMON, spécialiste des assurances dans le transport et la logistique.

70 ans...

70 ans à mettre au point une technique adaptée aux contraintes quelquefois opposées des chargeurs et du ferroviaire.

70 ans qui ont abouti à choisir la caisse mobile comme modèle d'efficacité économique.

70 ans à se battre pour que la libre concurrence soit mise en œuvre dans le ferroviaire et permette une plus grande efficacité dans l'exécution et le développement de notre métier.

70 ans à se battre avec la ferme volonté d'avancer et de construire un nouveau mode de transport efficace, compétitif et plus respectueux de l'environnement.

Aujourd'hui, le combiné c'est :

- ⇒ Un million de camions en moins chaque année sur les routes de France.
- ⇒ Un million de tonnes de CO₂ économisées.

J'ai la conviction qu'ensemble, nous pouvons faire beaucoup plus et beaucoup mieux.

La logistique est au service des industriels et des manufacturiers. A ce titre, elle doit s'adapter à leurs besoins, tout en respectant les contraintes économiques, réglementaires et environnementales.

Aujourd'hui, les contraintes sont nombreuses. Nous vivons dans une période de chamboulement, pour ne pas dire de révolution économique, qui nous oblige à nous remettre en cause.

Nous avons connu la révolution industrielle, celle du moteur à explosion, celle de la mécanisation puis celle de l'informatique.

Nous vivons aujourd'hui 3 ou 4 révolutions de ce type en même temps : le numérique, les nano et les biotechnologies, l'impression 3D, les productions low cost.

L'industrie doit faire face à l'arrivée massive de produits made in China, Brazil ou autre BRICS. Certains de nos fleurons sont rachetés par de grands groupes étrangers : c'est ALSTOM racheté par GENERAL ELECTRIC, RENAULT TRUCKS racheté par VOLVO.

Dans la logistique, c'est GEFCO racheté par les Chemins de Fer Russes ou encore NORBERT DENTRESSANGLE racheté par l'Américain XPO.

Les guerres que nos ancêtres ont connues par le passé étaient des guerres de territoire et de frontières.

La guerre à laquelle nous avons à faire face aujourd'hui est économique.

Le monde change et nous devons nous adapter. La France doit s'adapter si elle veut tenir son rang, le rang qu'elle **mérite**. La France doit s'adapter si elle veut rester debout.

La tâche n'est pas facile, j'en conviens. Nous savons que le changement n'est pas aisé à mettre en œuvre mais j'ai la conviction qu'il est possible.

L'objectif du GNTC est d'être un accélérateur de développement du combiné parce qu'il sait que ce mode de transport est l'outil le plus efficace pour diminuer l'empreinte environnementale du transport.

Comment faire pour accélérer le report modal ?

Cela passe par la promotion de la technique intermodale auprès des chargeurs.

Cela passe encore par une prise de conscience. Nous devons pratiquer la frugalité, c'est-à-dire apprendre à faire avec ce que nous avons, apprendre à faire plus et mieux avec moins.

Cela passe aussi par une communication et une collaboration renforcée avec l'Etat et tous les intervenants du monde ferroviaire, SNCF en tête.

Cela passe enfin par la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.

C'est ce que nous devons réussir dans le transport combiné.

1°) Promouvoir la technique

Le développement du transport combiné passera par une meilleure connaissance de la technique par les chargeurs et les transporteurs. Pour ce faire, le GNTC doit augmenter encore le nombre de ses adhérents (il compte aujourd'hui un peu plus de 70 adhérents, alors qu'un peu plus de 120 entreprises réalisent régulièrement du combiné). Il doit faire connaître sa technique et convaincre les chargeurs de l'adopter.

2°) Faire avec ce que nous avons

Le transport combiné utilise les infrastructures existantes. Il ne nécessite pas d'investissement supplémentaire de l'Etat :

- ⇒ Il utilise le réseau SNCF existant à contre temps des voyageurs.
- ⇒ Il utilise les wagons disponibles.
- ⇒ Il utilise les plates-formes existantes.
- ⇒ Il fait appel aux tractionnaires ferroviaires existants, sans exiger d'investissements spécifiques.
- ⇒ Il organise des lignes régulières qui permettent une planification aisée et une visibilité intéressante.

Le transport combiné ne tue pas, pas plus qu'il ne remplace un autre métier. Je l'ai déjà dit et je le répète, le transport combiné n'est pas l'ennemi de la route, il est **complémentaire** et permet un transfert, sur le fleuve ou le rail, au fur et à mesure de l'augmentation du trafic routier, sans détruire les entreprises ni les équilibres existants.

3°) Une collaboration renforcée avec l'Etat et les acteurs du transport combiné

Le transport combiné implique l'intervention de plusieurs acteurs qui doivent agir de manière coordonnée et solidaire dans l'exécution de la prestation.



Je veux ici saluer la collaboration constructive que nous avons nouée avec vous Monsieur le Ministre en charge des transports et les services de l'Etat.

Aide à la pince :

Après la diminution drastique et brutale en 2013 de cette aide de 30%, tous les opérateurs de transport combiné ont été mis en grande difficulté financière. Cette situation ne pouvait pas perdurer. C'est donc avec satisfaction que nous avons pris connaissance de la décision du Gouvernement d'octroyer en faveur du transport combiné une enveloppe financière supplémentaire de 30 M€ pour la période 2015/2017 afin de soutenir notre technique. Le montant de cette aide devrait être sensiblement le même que celui de 2012 et cela jusqu'en 2017.

Le GNTC se félicite d'avoir été entendu.

Autoroute ferroviaire Atlantique :

Je voudrais saluer la décision courageuse du Gouvernement d'abandonner ce projet coûteux et dispendieux.

Sur cet axe, après la fin des travaux en cours et à condition d'obtenir de bons sillons à un prix nous permettant d'être dans le marché, le transport combiné s'engage à faire circuler, d'ici 2020, les 200.000 UTI promises par l'autoroute ferroviaire.

Le GNTC est fier d'annoncer aujourd'hui que l'un de ses opérateurs lancera, d'ici Septembre 2015, sur l'axe concerné, une nouvelle ligne qui permettra le passage de 26.000 UTI de la route au fer.



Sur les dossiers en cours, permettez-moi, Monsieur le Ministre, d'attirer votre attention sur :

a) La nécessité de déterminer et de verser aux opérateurs le montant de l'aide à la pince pour 2014.

b) Le dossier de suppression des coûts de manutention dans les ports dits « THC ». Un test est en cours. Il est important que ce dossier aboutisse.

c) Le Canal Seine-Nord :

Le GNTC a pris acte avec satisfaction de la volonté de l'État de réaliser ce projet et des différents avis en faveur de la réalisation de cette infrastructure. Si on peut se féliciter de l'agrandissement du réseau fluvial, il faut veiller aux conséquences négatives que ce projet pourrait avoir sur le port du Havre. La réalisation de ce projet nécessite la création en amont du contournement ferroviaire du Havre et la création de la chatière. Il est nécessaire que ces infrastructures soient terminées avant la fin des travaux du canal. Dans le cas contraire, le terminal multimodal du Havre serait en danger.

Il faut également veiller à ce que les opérateurs fluviaux français puissent accéder par le Sud au canal Grand Gabarit. A défaut, le canal ne profitera qu'à nos concurrents du Nord. Nous devons aussi nous demander si le coût important de cette construction a une réelle justification économique. Il est également indispensable de veiller à l'entretien des écluses sur la Seine afin que les opérateurs français puissent lutter à armes égales avec les Hollandais.

4°) Mettre en œuvre la réforme ferroviaire pour retrouver de la compétitivité

Le transport combiné, comme tout service logistique, a besoin de fiabilité (qualité de service) et de compétitivité (maîtrise des coûts).

Le transport combiné a besoin de sillons fiables, stables et compétitifs.

L'efficacité du transport combiné passe par un réseau entretenu et fiable. A ce titre, les travaux qui sont en cours depuis bientôt 10 ans et perturbent le trafic, doivent être réalisés rapidement. Ils doivent aussi être mieux planifiés et mieux anticipés, afin que les trafics soient le moins possible perturbés. La communication avec l'opérateur du transport combiné doit être encore améliorée. Ce dernier doit être prévenu suffisamment en amont pour être en mesure de réagir, afin que le client final ne soit pas trop impacté par les aléas et puisse se retourner.

Le prix des sillons a augmenté entre 2009 et 2014 et 22%, soit un différentiel de 15% par rapport à l'inflation.

Dans le contexte économique actuel, cela n'est pas acceptable. Entre 2005 et 2015, l'industrie automobile a été capable de **geler** le prix des voitures alors que les contraintes réglementaires se sont durcies. Une FIAT SEICENTO coûte aujourd'hui 6.600 € alors qu'elle coûtait 6.350 € en 2005.

Le transport combiné a besoin d'une traction efficace et compétitive.

Nous serons donc très vigilants sur le statut des agents de conduite du privé pour qu'il conserve sa spécificité et qu'il ne soit pas calqué sur celui des cheminots de la SNCF.

Il faut bien comprendre que l'équilibre économique des opérateurs de transport combiné est précaire. Le renchérissement de la base de coûts, tout comme la diminution des subventions, serait dramatique et sonnerait le coup d'arrêt du transport combiné. La conséquence serait un retour à la route et, chose plus grave, un retour à la route **étrangère** car nous savons que la longue distance est principalement opérée par des conducteurs étrangers. Il est indispensable que l'Etat actionnaire veille au bon déroulement de la réforme ferroviaire qui doit connaître une meilleure compétitivité. Le transport combiné ne peut pas être pris en otage du fait des insuffisances de la réforme ferroviaire de la SNCF.



De même, les réformes ne peuvent pas être bloquées, ni au nom du conservatisme syndical, ni au nom du maintien des avantages acquis. La productivité du système peut encore être améliorée. Le transport combiné a besoin d'une productivité accrue.

Je suis convaincue que nos fournisseurs peuvent nous proposer des trains plus longs, plus lourds et plus rapides. Le GNTC veillera à l'exercice de la libre concurrence. La libre concurrence est la seule manière de progresser et de réformer pour pouvoir lutter contre la concurrence étrangère. Les chantiers ne manquent donc pas...

Je souhaite enfin dire aussi un mot de la dimension développement durable de notre activité. Le transport combiné (ferroviaire et fluvial) économise de l'énergie fossile et donc des gaz à effet de serre. En 2013, il a permis d'économiser 1 million de tonnes de CO₂. Cela représente l'équivalent de 800.000 voitures de « Monsieur ou Madame tout-le-monde » berline 5-7 Ch diesel.

Ces économies ont une valeur financière mais aussi une valeur d'image pour l'Etat. Cette valeur doit être mise au crédit du transport combiné et au service du développement de cette technique.

Le GNTC souhaite que ces bénéfices soient réinjectés dans le système ferroviaire. Il fera, dans les semaines à venir, des propositions.

Le Transport Combiné est le complément naturel du Transport Routier de Marchandises dans le cadre du report modal et du développement durable. Sa pertinence technique, économique et commerciale est démontrée et reconnue. Le transport combiné est l'outil du report modal.



A l'heure de la mondialisation, le moment est venu de réaliser que **transport et logistique** sont des atouts décisifs et précieux qu'il convient de valoriser au même titre que notre patrimoine industriel dont ils sont des auxiliaires irremplaçables.

Plus que jamais le Transport Combiné sous toutes ses formes répond à la problématique de l'efficacité, de la sécurité et du développement durable.

En France, compte tenu de sa géographie et de sa localisation au centre de l'Europe, le ferroviaire doit être le principal vecteur de ce report modal.