

Paris, le 19 octobre 2016

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2016

Allocution de

Dominique DENORMANDIE – Président

~~~~~

**« Transport Combiné : Grenelle de l'Environnement, COP 21, et maintenant ? »**

Mesdames, Messieurs,

**J'ai fait un rêve :**

Nous étions dans un monde parfait où les transports de fret alternatifs à la route, respectueux de notre environnement, faisaient partie intégrante de notre paysage. Transport combiné qui, sous toutes ses formes, était devenu une composante naturelle des transports en France... **Ce que le Grenelle de l'Environnement nous promettait dès 2007...**

**Mesdames, Messieurs, ce rêve... c'était en 2007 !**

Nous sommes **9 ans plus tard**, regardons la vérité en face !!!

**Taux de qualité du Transport combiné (à 30 minutes) : 70%**

**Taux de qualité du TRM : 98% à l'heure fixée**

**S'agissant du réseau et de l'exploitation ferroviaires, les réalités sont les suivantes :**

- ⊗ La qualité des sillons, toujours absente au rendez-vous
- ⊗ La qualité des circulations, elle aussi, non-conforme avec les sillons théoriques achetés **3 ans à l'avance** par les « candidats autorisés » (OTC, ports, etc.)
- ⊗ Une réelle incertitude sur la tarification des sillons pour 2018 et les années suivantes
- ⊗ Des procédures de commande des sillons toujours plus longues et plus compliquées
- ⊗ L'Espacement des trains, un nouvel impératif, compliquant nos circulations
- ⊗ Des locomotives « haut le pied » souvent prioritaires par rapport nos trains
- ⊗ Le regroupement d'SNCF Réseau et d'SNCF Mobilité (**20 ans après la création de RFF**) qui ne rassure **pas** notre filière
- ⊗ Le foisonnement de grèves à la SNCF (championne dans ce domaine)

**S'agissant de l'État les réalités sont les suivantes :**

- ⊗ Il y a eu la généralisation du 44 T
- ⊗ Puis l'abandon de l'Écotaxe

- ⊗ Il y a Le manque de financement destiné à l'AFIFT
- ⊗ La dette SNCF que Bercy refuse d'assurer
- ⊗ Son désengagement potentiel versus la compensation des péages fret
- ⊗ Le manque de lisibilité des aides au transport combiné

**A tout cela s'ajoutent** d'autres réalités :

- ⊗ Le dumping social Européen en **Transport routier** de marchandises
- ⊗ Le niveau historiquement bas du prix du baril de pétrole
- ⊗ etc....

Tous ces obstacles et ces incertitudes s'opposent à l'épanouissement de notre filière **dont les donneurs d'ordre demandent pourtant et avec insistance, le développement**, en application de loi sur la Transition énergétique de 2015... Entre autres....

**Les acteurs de notre filière ont la peau dure, ils sont déterminés, obstinés... heureusement !**

x x  
x

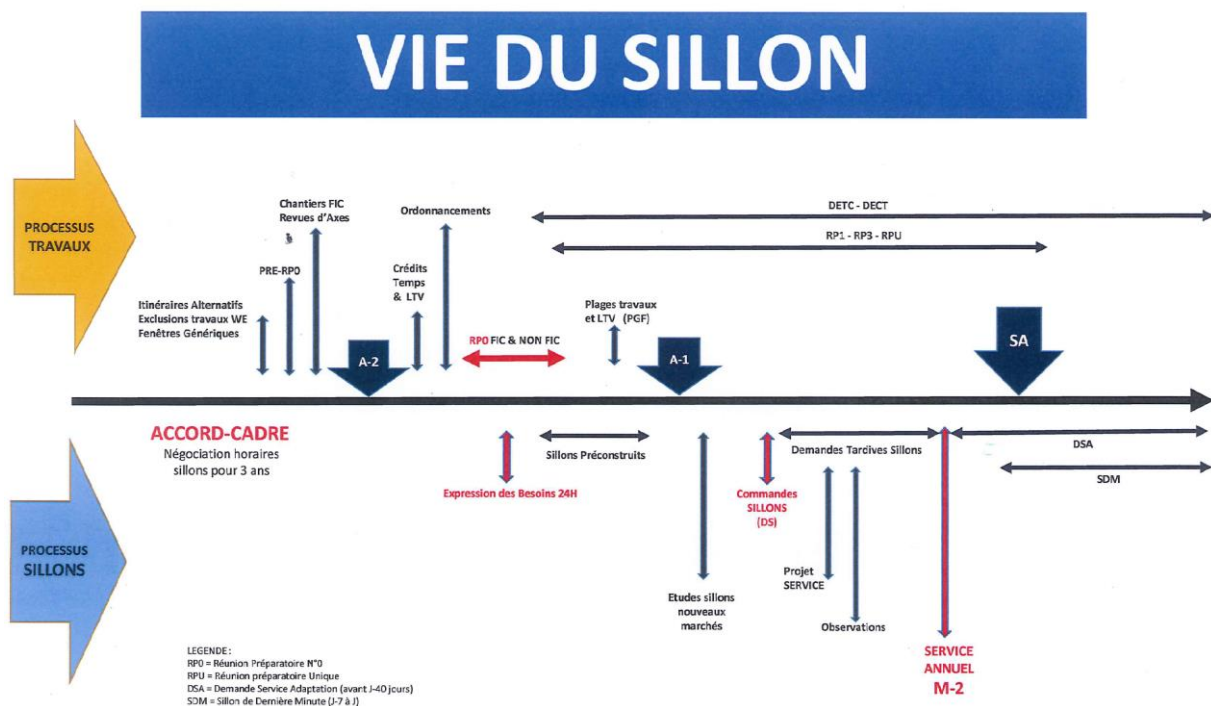
**Oui ! Les entrepreneurs que nous représentons sont déterminés à gagner des parts de marché et ils le peuvent ! A condition que :**

Nos interlocuteurs du secteur public et de l'État traitent avec la même détermination, la même rigueur et **surtout sans discontinuer**, les problèmes du transport combiné pour le pérenniser et lui donner concrètement les moyens de se comparer positivement à nos plus proches voisins... **Ce qui doit passer par le traitement, dès maintenant, de nos faiblesses nationales**

**Point 1 : Les sillons versus la circulation...**

Tout d'abord, les procédures de commande des sillons toujours plus longues et plus compliquées...

Comme vous le voyez !



Nous constatons pourtant une réelle avancée en matière de sillons théoriques tout en subissant une très grave dégradation de la circulation de nos trains au quotidien (les fameux trous de régime). Au bénéfice parfois d'une locomotive « haut le pied ».



Lexique:

**«Locomotive haut le pied »:**

**Machine circulant seule sur le réseau.**

**Elle peut être prioritaire sur un train du combiné transportant l'équivalent de 40 camions**

Autrement dit l'amélioration promise par SNCF Réseau n'est pas au rendez-vous. Et l'objectif de transparence voulu par les Pouvoirs Publics et SNCF Réseau n'est toujours pas là... Au détriment des Entreprises Ferroviaires, des opérateurs de transport combiné et de leurs clients !

Le manque total de qualité et de fiabilité du service fragilise gravement notre technique. Les trains de voyageurs ont la priorité sur nos trains alors que le fret contribue largement à l'économie et à l'emploi. A telle enseigne qu'aujourd'hui pratiquement aucun de nos trains n'arrive à l'heure...

**Quant à la tarification** (à croire que Bercy inspire fortement SNCF Réseau) elle s'envole, et tout est matière à augmentation voire à création de nouvelles taxes. **C'est en décalage complet par rapport à l'inflation d'aujourd'hui...**

**C'est insoutenable financièrement et donc commercialement !!!**

Ce n'est un secret pour personne : **C'est la route qui fixe les règles du marché !**

**En 2015 en France :**

**- 334 milliards de t.km**

**- Route : 87,1%,**

**- Fer : 10,6% (TC = 28% du fer)**

**- Navigation intérieure : 2,3%**

**Si nous voulons gagner des parts de marché en Transport Combiné, nous devons être compétitifs et produire un taux de qualité comparable à celui de la route !**

**Taux de qualité du Transport combiné (à 30 minutes) : 70%**

**Taux de qualité du TRM : 98% à l'heure fixée**

**C'est pour ces raisons que le GNTC a demandé à SNCF Réseau :**

- la mise en place d'une cellule de suivi opérationnel des trains du combiné
- un moratoire sur la tarification globale de 2018, car ce n'est pas en augmentant fortement les péages que nous allons gagner des parts de marché, bien au contraire !

Pour l'économie, l'industrie, le commerce et le climat, **le fret ferroviaire** doit être une **priorité stratégique, un axe essentiel** pour l'État, comme pour SNCF Réseau...

**Les acteurs de notre filière ont la peau dure, OUI... mais quand même !...**

Point 2 : **Les grèves du ferroviaire...**

Les trop longs et trop fréquents mouvements sociaux d'SNCF du premier semestre 2016 perturbent le transport combiné, mettant toutes les parties prenantes (OTC, transporteurs, donneurs d'ordre) en grandes difficultés, commerciales et financières.

**Ces Grèves qui bafouent, par la force, la libre circulation des biens, un droit fondamental européen, et qui ternissent l'image du transport combiné.**

Sur la période du 9 mai au 25 juin  
(hors OTC filiales de SNCF)

**1400 trains du combiné programmés  
400 supprimés  
16.000 (camions) UTI renvoyées sur la route...**

**Un report modal inversé...**



Le GNTC a adressé, directement au Président du Directoire d'SNCF, une demande d'indemnisation pour le compte de ses adhérents à hauteur **de 10 millions d'euros**.

x x  
x

Point 3 : **Aides (ferroviaire et fluvial)...**

Outre l'aide à la pince, le Transport combiné a obtenu un complément de 10 millions d'euros par an pour les trafics de 2014 à 2016. Protocole d'accord signé ici même lors de notre AG 2015.

Nous venons de recevoir, très récemment, l'indication du montant des aides pour les trafics 2015.

Monsieur le Directeur Général de la DGITM, merci pour cette annonce, mais comme vous savez le nerf de la guerre pour nos entreprises c'est la trésorerie : **il faut absolument accélérer les délais de paiement !**

**Les OTC attendent avec impatience le versement de la première fraction de l'aide complémentaire pour les trafics 2014 ainsi que le paiement des aides (à la pince et complémentaire) pour 2015.**

Le GNTC salue ici l'engagement du Secrétaire d'État et de la DGITM en faveur de la poursuite du dispositif de soutien financier au Transport combiné pour les trafics 2017 ; toutefois nous avons besoin d'éclaircissements, y compris sur sa promesse d'engager une réflexion pour la mise en place d'un nouveau dispositif à partir de 2018... **sujet sur lequel nous devons être consultés.**

**Ne l'oublions pas, le transport combiné (ferroviaire et fluvial) émet moins de CO2**

A titre d'exemple :

Pour un transport de fret sur 1.000 km  
- **Route** = 900kg de CO2  
- **Transport Combiné** = 150kg de CO2

Soit une réduction d'environ 750kg de CO2 et 300 litres de gazole.

**Le transport combiné -ferroviaire et fluvial- c'est :**  
→ 1 million de camions en moins sur les routes  
→ 1 million de tonnes de CO2 en moins dans l'atmosphère

**En utilisant le TC, les donneurs d'ordre bénéficient d'un bilan carbone 6 fois inférieur à la route.**

**C'est un vrai confort sociétal pour nos concitoyens (santé, accidents, bruit, climat, congestion, etc.) grâce à nos entreprises qui n'ont pas attendu le MESSAGE POLITIQUE sur le réchauffement climatique pour s'investir dans ce mode de transport durable.**

**Rappelons que la tonne de carbone a un coût !**

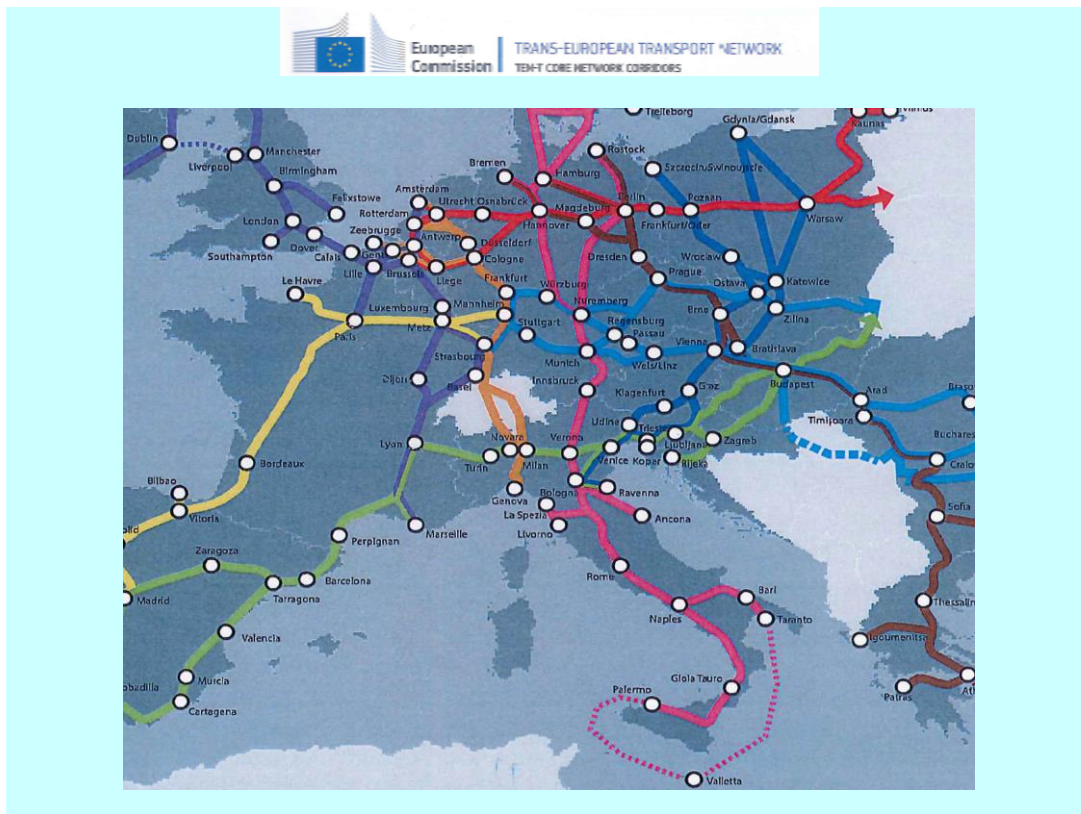
X X  
X

**Point 4 : le Réseau ferré...**

Ce qui nous préoccupe, outre la pleine liberté de manœuvre de la direction générale d'SNCF Réseau, c'est aussi la rénovation de l'infrastructure fret et son financement, que Bercy, semble négliger.

**Et pourtant, aussi longtemps que le Réseau est national, c'est bien le rôle de l'État de pourvoir au financement de son entretien, au moyen de l'AFIFT.**

A cela s'ajoute le constat que la France est quasiment un « désert » dans le cadre du RTE-T (Réseau Transeuropéen du Transport de Fret) la carte, projetée, compare notre situation avec celle de nos voisins.



X X  
X

**Point 5 : les autres points que je n'aborderai pas aujourd'hui, mais qui restent tout aussi importants :**

- Des terminaux « à niveau » y compris pour le Grand Paris
- La compétitivité insuffisante de nos grands ports maritimes
- Le non règlement des THC pour le fluvial
- Les trains longs
- La Directive Européenne 92/106 CE sur le transport combiné en 2017... ?
- ...



Monsieur le directeur général de la DGITM, nos revendications légitimes doivent être entendues, si l'État souhaite réellement et durablement porter une politique d'un transport combiné performant et compétitif. **La balle est clairement dans le camp du politique et du Gouvernement !**



Je voudrais terminer sur quelques notes positives :

- **Les conférences sur le fret ferroviaire et le fluvial présidées par le Secrétaire d'État Alain VIDALIES** ont le mérite de mettre en exergue nos difficultés...
- L'**ARAFER**, une structure de l'État qui nous écoute...
- La **DGITM** avec laquelle nous dialoguons constructivement...
- **VNF**, un gestionnaire d'infrastructure qui bouge...
- **SNCF Réseau**, qui sait nous écouter, **pour preuve**, la mise en place, **à notre demande**, d'une plateforme dédiée au traitement et au suivi des trains du combiné.... **Une réelle avancée !**  
**Merci Mr Romain DUBOIS (SNCF Réseau) !**



En conclusion :

Après la ratification des accords de la COP 21 par la France, Les Etats-Unis, la Chine et bien d'autres pays, et en prévision de la COP 22, nous devons, **ENFIN**, passer de la parole aux actes, en France.

**Ne faisons pas de l'ACCORD de PARIS un nouveau GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT !!!**

**Le potentiel de croissance de notre filière en France existe :**

**Sur plus de 35.000 entreprises de transports  
5.000 sont susceptibles d'utiliser notre technique.  
150 la pratiquent aujourd'hui**

**Quel challenge !**

**Mesdames et Messieurs, n'attendons pas encore 10 ans !**

**Il est grand temps, que nous travaillions tous ensemble, je dis bien tous ensemble, à la réussite de ces modes de transport durables... Ce dont nos enfants nous remercieront !**

Merci pour votre attention