



Le GNTC fait le pari du dialogue constructif

Changement d'état d'esprit lors de l'AG annuelle du GNTC qui s'est tenue le 18 octobre. Son nouveau président Dominique Denormandie veut privilégier la concertation avec les pouvoirs publics pour régler les problèmes. Et ils ne manquent pas.

L'assemblée générale annuelle du GNTC, ce ne sont plus les "GG" pour reprendre le titre de l'émission de RMC "Les Grandes Gueules". Certes, il y a toujours de quoi râler. La compétitivité du transport combiné rail-route par rapport au TRM ne s'améliore pas vraiment. Dans l'affaire de l'Ecotaxe avortée, le combiné a perdu le privilège du 44 tonnes et le prix bas du gazole ne l'avantage pas, pas plus que le dumping social dans le TRM. Après une évolution positive du trafic depuis 2012, l'exercice 2016 s'annonce noir sur le plan financier à cause des grèves SNCF du printemps : 400 trains ont par exemple été supprimés du 16 mai au 25 juin sur 1 400 programmés soit 16 000 UTI envoyées par camions. Et les perspectives ne sont guère réjouissantes avec la hausse programmée par l'Etat du prix des



Dominique de Normandie

sillons de 3% par an sur les dix prochaines années. "50 à 60% de hausse, ce sont 10 millions d'euros à absorber pour Novatrans, c'est beaucoup", résume son président Jean-Louis Chérel. Certains craignent un report modal à l'envers, à l'instar d'Alain Ribat, le patron de VFLI qui redoute "de voir à la fin de l'année un client de la grande distribution abandonner le train". Une évolution à rebours des belles paroles nées du Grenelle de l'environnement en 2007 et plus récemment de la Cop 21.

JOUER LA CARTE DU DIALOGUE

Autre sujet irritant, la SNCF accorde parfois la priorité à la circulation de ses locomotives haut le pied – sans wagons derrière –, ce qui gaspille des sillons pour le combiné. "L'amélioration promise par SNCF n'est pas au rendez-vous", pas plus que "la transparence", pointe Dominique de Normandie le président du GNTC. Pourtant, en dépit de cette pique, le nouveau porte-parole du secteur joue la carte du dialogue constructif avec les pouvoirs publics. C'est ce nouvel état d'esprit qu'il faut retenir du discours du successeur de Delphine André. Plus question de profiter de l'AG annuelle pour lancer des anathèmes vengeurs et impuissants à l'encontre de l'Etat. "Nous sommes un petit secteur et il vaut mieux privilégier la recherche de solutions concertées", souligne Dominique Denormandie.

Rennes-Lyon a redémarré

La liaison de transport combiné Rennes-Lyon a repris. "Le premier train a pris le départ le 17 octobre, a indiqué Patrick Lahaye, le patron de Lahaye Global Logistics. Trans Fer, la filiale du groupe, a relancé la liaison abandonnée après la faillite de Combiwest en reprenant notamment le chantier terminal de Rennes. Il s'agit pour le moment d'un demi-train, dans les deux sens, chaque jour." A terme, un aller et retour par jour du lundi au vendredi, soit une capacité de 45 caisses par sens et par jour. Outre les caisses du groupe, la navette transporte celles d'autres transporteurs comme MGE, Denoual Roussel, etc.

MF



Première avancée, une cellule dédiée au traitement et au suivi des trains du combiné va être mise en place avec SNCF Réseau, pour améliorer la qualité de service et introduire un peu de souplesse. Le débat est revenu sur la responsabilité des retards, talon d'Achille de ce mode (le taux de qualité du TRM est de 98% quand seuls 70% des trains arrivent à l'heure à 30 minutes près). Ils ne sont pas tous imputables à la partie ferro-

à Dourges et à Hourcade on respecte l'heure. Autre avancée, si on peut dire, l'Etat lance une mission pour étudier comment convaincre Bruxelles d'accepter la reconduction du régime de subventions à partir de 2018. Point noir, ces aides arrivent toujours avec retard. Les opérateurs n'ont pas encore touché celles complémentaires annuelles de 10 millions d'euros pour les exercices 2014 et 2015. Pas plus que l'aide à la pince pour

"Il vaut mieux privilégier la recherche de solutions concertées avec les pouvoirs publics."

viaire. "5% des trains du combiné ne partent pas à l'heure, ce qui explique la moitié des retards à l'arrivée", pointe Jean-Claude Larioux de SNCF Réseau. Eric Lambert de CFL Multimodal a renchéri. "On a une pression journalistique pour attendre une caisse par-ci, une caisse par-là bloquée dans les embouteillages". Valenton est le mauvais élève, quand

2015. "Elles sont à la signature", a rassuré François Poupard, le directeur de la DGITM, qui après un discours pédagogique s'est fait applaudir sans réserve. On est en effet loin de l'époque où son prédécesseur regardait de haut ces entrepreneurs du combiné qui croient dur comme fer en leur métier de chien.

MARC FRESSOZ