

## LA MAISON DU TRANSPORT COMBINÉ

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2017

Allocution de

**Dominique DENORMANDIE – Président**

**« Sans transport de fret, pas d'économie : Le transport combiné, un atout majeur ! »**

Mesdames, Messieurs.



Cette AG est celle de la filière française du Transport Combiné, Ferroviaire et fluviale. Et nous accueillons avec un très grand plaisir nos confrères européens : Allemands, Belges, Espagnols, Luxembourgeois, Italiens, Suisses et Russes. Je les remercie très sincèrement de se joindre à nous, témoignant de leur fort attachement à un transport combiné déterminé.

**L'an dernier, j'avais commencé mon discours en paraphrasant Martin Luther King : « J'ai fait un rêve » !**

Le début de l'année 2017 a vu la politique politicienne occulter la vraie vie, effaçant nos messages et nous laissant « cahin caha »

poursuivre nos activités...

Heureusement en mai dernier, le PAYSAGE politique de la France a été complètement bouleversé. Et je ne sais pas dire si mon rêve se réalisera, mais je crois que, politiquement, **mais pas seulement**, notre mode de transport n'aura jamais connu un alignement des planètes aussi propice à son développement ... A condition que ce Gouvernement épaulé le transport combiné avec **détermination et avec une vision à long terme**.

Cessons, dans ce pays, de promouvoir des projets ambitieux « pour le bien de la planète » d'un côté, tout en les « détruisant » dans les faits et je pense en disant cela :

- à la généralisation du 44 T après le Grenelle de l'environnement
- à l'abandon de l'écotaxe après la signature de l'accord de Paris en 2015

L'Etat doit cesser ces gesticulations et donner à nos entreprises la **VISIBILITE** lui permettant de bâtir de vrais projets... et cela pour longtemps ! Notre filière coche en effet toutes les cases de l'Accord de Paris de 2015.

Car on ne peut nier l'efficacité environnementale de notre technique de transport.

Dois-je rappeler que la pollution atmosphérique, en France, tue chaque année 48.000 personnes ???

La France est entrée dans une ère de grandes réformes... C'est tant mieux, car notre filière a grand besoin d'y voir clair sur son avenir, ce qui commence par son quotidien !

Lors de sa visite au GNTC en juin dernier, Madame Dorothee BAR Vice-Ministre Allemande des Transports, a commencé son propos par la phrase suivante :

**« Il n'y a pas d'économie sans transports »**

Elle parlait de transport de marchandises !!!



C'était la première fois que j'entendais en France le politique « oser » cette vérité !!!  
Nos politiques Français préférant, quant à eux, parler du transport des voyageurs, de la mobilité, sous toutes ses formes, sans doute plus porteur, du point de vue électoral !

Un exemple

**« Les récentes assises de la mobilité » qui se concentrent sur le vélo, la voiture électrique, le covoiturage... mais restent muettes sur le RÔLE du transport de marchandises...**

Une image négative « COLLE » au secteur du transport de marchandises en France, auprès des élus comme auprès de nos concitoyens... Et cela, depuis trop longtemps !

**Pourtant :**

### « Sitôt cliqué, sitôt livré »

Nombreux sont ceux qui, passant commande sur Internet, oublient ou n'imaginent même pas, que celle-ci a fait l'objet de plusieurs transports, d'un traitement logistique pointu et porteur d'emploi, avant de leur être livrée « **CONFORTABLEMENT** » à domicile.

Comment se comporterait l'électorat si un jour et de façon régulière, il était confronté à des ruptures, en magasin, de produits de première nécessité (ou d'autres d'ailleurs...),

Ou si les JO de PARIS de 2024 ne pouvaient être organisés en temps et en heure ?

Quelle image la France donnerait-elle ?

**Ça ne peut pas arriver ? En sommes-nous si sûrs ?**

### Le transport de marchandises « le sang de notre économie »

A ce stade, certains d'entre vous peuvent se demander s'ils ne se sont pas trompés d'assemblée générale ?

Non non, vous êtes bien au GNTC.

En effet, il manque en France, Mesdames et Messieurs, plus de 20 000 conducteurs routiers : **ce qui était déjà le cas juste avant la crise de 2008 !**

Cette crise nous a fait « oublier » cette pénurie pendant 10 ans. Elle nous a fait « oublier » aussi que pendant ces mêmes 10 années, nos conducteurs vieillissaient et que la relève ne serait pas si facilement assurée ! Ce problème auquel le secteur du transport de marchandises va devoir faire face n'est pas franco-français : il dépasse largement nos frontières !

**ET... Il ne fera que s'amplifier au rythme de la REPRISE économique !**

### « Sans transport de fret, pas d'économie : Le transport combiné, un atout majeur !

**Mesdames et Messieurs, le transport combiné, sous toutes ses formes, DOIT apporter une solution efficace aux transporteurs routiers qui feront le choix de concentrer leurs effectifs de conducteurs sur les plus courtes distances !**

**Le transport combiné doit se placer au cœur de la chaîne du transport, devenir un réflexe en ce qui concerne les parcours de longues distances.**

### S'agissant du Transport Combiné Fluvial :

Il constitue un choix pertinent :

- au départ des ports,
- dans les zones urbaines.

Cependant cette technique doit être encouragée :

- En rendant le fleuve plus attractif.
- En restaurant son image et sa compétitivité vs la concurrence étrangère.
- En adaptant les textes comme le font les pays voisins.
- En valorisant ses atouts environnementaux.

## Il Faut pour cela :

- **Encourager l'aménagement des bassins à forts potentiels, en priorités:**
  - Au Havre, par la réalisation à très court terme de la « chatière »,
  - A Marseille Fos, par l'aménagement de la « rotule »
  - Par la construction du Canal Seine Nord, grand projet du Réseau Trans Européen de Transport.
- **Encourager le développement du trafic conteneurisé de et vers nos ports vs nos concurrents voisins.**
- **Encourager l'instauration d'un régime unique, national, de facturation des THC, à l'image des ports du Nord de l'Europe (cf. Dunkerque).**

## Une mission - ÉTAT – PROFESSIONNELS - doit-être constituée dès maintenant !!!

### Pour ce qui concerne le Transport Combiné Ferroviaire :

La situation en France est **préoccupante, mais aussi pleine d'espoir...**

En relisant un courrier du GNTC de 2006, je constate que nos demandes sont encore et toujours les même dix ans plus tard : **disposer d'un outil ferroviaire performant, compétitif et fiable sur une infrastructure en ordre de marche.**

Ceci est faisable avec un solide engagement de l'État dans la durée et une SNCF effectivement réformée en profondeur, où nous serons traités en clients, **ET PAS EN USAGERS... Cet enjeu est stratégique pour le Pays, son économie et l'emploi.**

Pour illustrer mon propos regardons un instant la carte du RTET (Réseau Trans - Européen de transport). On y déplore le désert ferroviaire français du réseau de fret, à comparer au maillage serré de nos voisins.



On peut aussi rappeler que :

- La Suisse et l'Autriche, pour le franchissement des Alpes, disposent de quatre tunnels de base à forte dominante fret, alors que la France traîne les pieds depuis 1994 pour le seul Lyon-Turin (25 ans de discussions déjà... !)
- L'Allemagne, sur le corridor 1 du RTE-T (Allemagne/Italie) enregistre 200 trains de fret par jour **dont 120 en combiné. C'est plus que la France tous axes confondus...**

Quant à L'interopérabilité de la route vs le rail, je rappelle que depuis le 1er janvier 1993, un ensemble routier traverse **TOUTE L'EUROPE** avec le même matériel, le même conducteur, le même permis de conduire européen, le même temps de conduite...

### L'Europe du TRM est une réalité. A quand celle du RAIL ?

#### Après ces exemples européens, j'en viens à ce qui nous concerne aujourd'hui...

Je me réjouis du constat lucide et clair du Président d'SNCF Réseau, sur le système ferroviaire français. Constat déjà évoqué par le GNTC pour un meilleur fonctionnement de ce mode, à savoir :

1. La création d'une direction de l'exploitation chez SNCF Réseau,
2. La robustesse des plans de transport,
3. L'amélioration du produit « train » en productivité et en qualité,
4. Une relation commerciale productive et respectueuse du client
5. Une stratégie de long terme,

#### Ce que nous traduisons au GNTC par :

- Moins de SDM (Sillons de Dernière Minute),
- Une qualité de service irréprochable,
- La fiabilité assurée des circulations,
- **Le prix des sillons supportables par le marché,**
- Une plate-forme de service **FORTE** auprès des opérateurs de transport combiné,
- Une stratégie à long terme de l'entreprise
- Le respect du client **entre guillemets à tous les étages ...**
- La garantie de continuité du service.

### Le Transport combiné doit devenir plus compétitif

Tant que l'État n'assumera pas ses responsabilités de porter et de pousser le TC efficacement et durablement, nous aurons besoin du soutien financier à l'exploitation. Je veux dire « l'aide dite à la pince ».

Pour l'État, le versement de cette aide aux Opérateurs de Transport Combiné est simple, claire, juste et pédagogique.

Notre ambition est de nous en affranchir. Mais cela exige que l'État reconnaisse d'abord au transport combiné sa vraie place, comme chez nos voisins.

Ce qui implique :

1. Qu'il ne soit pas vassalisé vs les voyageurs.
2. Que le produit délivré soit techniquement, économiquement et socialement à l'image du TRM.

**Je le dis ici :** Quand le TC aura durablement gagné ce combat, alors nous pourrons renoncer à une aide financière dont nous n'aurons plus besoin.

Mais il est clair que la balle est aujourd'hui dans le camp de l'État et **je ne peux me retenir de poser la question sur la suite du rapport de Patrick VIEU sur le sujet.**

Nous venons de prendre connaissance du deuxième volet du Paquet Mobilité de la Commission européenne en faveur du TC : nous en demandons la prise en compte immédiate par la France.

**Quid d'ailleurs, de la 3<sup>ème</sup> fraction de l'aide complémentaire de 10 M€ pour les trafics de 2016 (dont nous avons signé avec l'État, ici même, la convention en 2015)!!!**



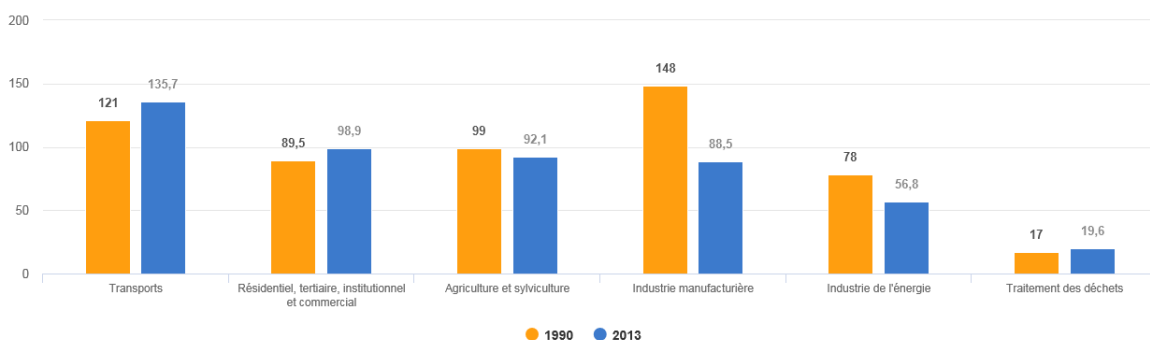
### Nous devons valoriser les atouts environnementaux du transport combiné :

Cette technique de transport est un contributeur efficace et reconnu à la réduction des émissions de GES.

Elle s'inscrit donc, pleinement, dans une logique de développement durable et de transition énergétique, conformément aux objectifs de la COP 21, étant incontestablement un mode de transport « citoyen » !

Alors que la COP 23 s'est ouverte, un rapport de l'OMM montre que la concentration de dioxyde de carbone dans l'air a atteint un record en 2016. En France les émissions de GES sont en baisse de 11% entre 1990 et 2013. Pour autant, certains secteurs sont encore en progression...

Emission de gaz à effet de serre par secteur en France  
EN MILLIONS DE TONNES ÉQUIVALENT CO<sub>2</sub>



(Source : CITEPA 2017)

**Nous avons observé récemment, le déplacement de trois Ministres de la République dans la vallée de l'ARVE. Mais pour quelle décision, quelle action une fois rentrés à Paris ?**

**Alors que pour le franchissement des Alpes, un service de TC existe depuis des décennies...**

## Pour démontrer ses atouts le TC a besoin d'urgence :

- 1) Du maintien, voire du renforcement, du soutien financier de l'État pour la période 2017/2022 à la hauteur au minimum de 30 millions d'euros par an.
- 2) Du gel du prix des sillons (sachant que nos voisins allemands s'apprêtent à les baisser)
- 3) D'une dérogation de circuler pour les pré et post acheminements en transport combiné à 46 tonnes
- 4) D'une solide plate-forme de service chez SNCF Réseau, dédiée à la gestion et au suivi des trains du combiné, car après quelques mois d'un fonctionnement apprécié, nous constatons des limites, ce qui exige qu'elle soit sérieusement renforcée.
- 5) D'un Transport Combiné traité à l'égal des voyageurs.
- 6) D'une révision de la réglementation en vigueur lors des conflits sociaux à la SNCF en instaurant un service garanti pour le combiné (**je parle essentiellement du fléau des grèves de 59 minutes...dont personne ne parle**)
- 7) De continuer la mise à niveau de l'infrastructure :
  - **En ferroviaire**, pour faire circuler des trains de 1000 m et en généralisant le gabarit P400.
  - **En fluviale**, par la réalisation des aménagements dans les ports du Havre et de Marseille, ainsi que la réalisation du canal Seine-Nord
- 8) De créer une ressource financière pour le report modal, en valorisant la tonne de CO2 économisée.



Alors qu'en France SNCF Réseau prévoit, en 2019, des hausses des prix des sillons pouvant atteindre 2 chiffres, le récent plan de relance du fret ferroviaire Allemand, lui permettant d'accroître de 40 % la part du fret d'ici 2030 :

- Consacre la somme 350 M€ pour diminuer le prix des sillons de fret,
- Baisse les taxes et la pression fiscale pesant sur le fret ferroviaire,
- Favorise le transport combiné.

**Outre-Rhin les actes sont là, et c'est de ce pragmatisme dont nous avons besoin en France !**

Car nous avons pour le TC une **FANTASTIQUE FENETRE DE TIR** :

**Sur plus de 35 000 entreprises de transport routier  
5.000 sont susceptibles d'utiliser la technique du TC  
150 seulement le pratiquent aujourd'hui !**

## En conclusion,



Plus que jamais, le Transport Combiné doit maîtriser la problématique de l'efficacité, de la sécurité et du développement durable, pour conquérir de nouvelles parts de marché.

Comme vous le savez tous ici, le Transport Combiné repose sur un **solide partenariat avec le Transport Routier de Marchandises**. Ses multiples pertinences sont démontrées et reconnues partout en Europe.

Dans ce mode, toutes les parties prenantes concourant à la fabrication du produit, sont d'égale importance. **Mais c'est le Transporteur**, ensemblier et détenteur du fret qui organise et vend un service de porte à porte.

**Nous devons donc, tous ensemble, lui faciliter l'accès à la longue distance « SANS CHAUFFEUR »**

Je dis qu'un solide partenariat État, SNCF Réseau, VNF et notre profession constitue une filière capable d'atteindre des objectifs élevés.

**Mais il faut pour cela que l'État porte une politique des transports alternatifs volontaire, ambitieuse, visible et CONSTANTE... Comme savent le faire nos voisins Européens !**