

Assemblée générale du GNTC

9 octobre 2018

Allocution de Dominique DENORMANDIE

Président du GNTC

Monsieur le Directeur Général (DGITM),

Mesdames et messieurs,

Au moment de clôturer notre matinée d'échanges et de débats, permettez-moi d'abord de vous remercier toutes et tous d'être aujourd'hui aux côtés du Transport Combiné – que dis-je ? – des Transports Combinés au pluriel, tant notre filière est riche de ses différents modes et de ses complémentarités.

C'est notre force, c'est votre force !

Je ne peux pas commencer ce discours sans rendre un hommage particulier à Jean-Yves PLISSON, notre ancien Délégué général, qui a su mettre au profit de notre filière tant de détermination, tant de pugnacité et tant de patience durant ces 15 dernières années !

Je vous remercie de l'applaudir chaleureusement.

Monsieur le Directeur général, nous attendions la participation de la ministre aujourd'hui comme un symbole fort de reconnaissance du Transport combiné comme l'une des **filières d'avenir** du transport de marchandises. Ce n'est que partie remise..., et nous espérons que son empêchement aujourd'hui ne remet pas en cause l'engagement de l'Etat en faveur de notre secteur !

« **Transport combiné** » et « **Avenir** » ? Voilà bien un binôme qui nous a souvent joué des tours ! Qui a pu apparaître, au choix, comme antinomique, contradictoire ou même idéaliste. Qui a pu susciter des craintes ; souvent des espoirs contrariés et déçus ; Et parfois même des railleries et des moqueries !

Aujourd'hui, ce binôme a un vrai sens. Il est une réalité. Comme le dit la formule : « Il ne s'agit pas de croire en l'avenir, il faut le créer et le rendre possible ».

C'est exactement ce que font chaque jour les acteurs de notre filière : ils créent l'avenir du Transport combiné. Ce sont des entrepreneurs passionnés, des leviers de croissance et de progrès, des potentiels d'innovation.

Et je veux leur rendre hommage car malgré les freins et les obstacles, ils ont la peau dure et de solides convictions. Ils me disent régulièrement : « **Nous supportons des situations difficiles, complexes et dont nous n'avons pas la maîtrise, et nous sommes toujours debout, non sans peine ! Imaginez si les choses fonctionnaient normalement : Quel potentiel de développement pour le Transport combiné !** ».

Tout est dit, car en effet :

- Nous sommes complémentaires des autres modes de transport
- Nous développons une solution citoyenne, durable et écologique
- Nous apportons des solutions aux contraintes structurelles du secteur, comme la pénurie de conducteurs routiers ou la hausse du carburant
- Nous sommes au cœur de la chaîne du transport et de la logistique
- Nous avons une capacité de résilience, pour surmonter les obstacles, qui n'est plus à démontrer

Le Transport combiné est donc bien moteur de l'avenir du fret, ce chaînon indispensable d'une croissance durable.

Durable et écologique : voilà aussi notre ADN et notre raison d'être. Je ne prendrai qu'un seul exemple. Nous avons (**malheureusement**) en France chaque année moins de 4000 morts sur les routes et les pouvoirs publics ont – quoiqu'on en pense – engagé une politique volontariste avec des mesures fortes, et pour le moins impopulaires, pour la circulation routière : la limitation à 80km/h par ex). Très bien !

Dans le même temps, chaque année, nous constatons le décès de près de 50.000 personnes à cause de la pollution atmosphérique. Mais que faisons-nous pour la qualité de l'air d'aussi spectaculaire ?

Dois-je rappeler qu'aujourd'hui, le Transport combiné permet chaque année d'économiser 1 million de tonnes de CO2 ?

Nous avons la volonté farouche d'en économiser bien plus encore à l'avenir, par la croissance des volumes transportés et par l'investissement dans des tracteurs routiers utilisant des énergies plus « vertueuses ».

Pour nous, les accords de Paris sur la COP21 ne sont pas que des mots ! Nous contribuons concrètement à préserver la santé de nos concitoyens.

C'est justement l'objectif de notre proposition, toujours sur la table, d'une **valorisation financière de la tonne de CO2 économisée.**

Monsieur le Directeur Général, sur ces sujets, aidez-nous à vous aider !

Dans le transport combiné, nous avons tendance à nous répéter mais ça va toujours mieux en le disant.

Alors, comme je l'évoquais, nous sommes riches de nos 3 modes complémentaires.

En ce qui concerne le transport fluvial :

Nous sommes convaincus de la pertinence de ce mode dans le cadre d'un report modal équilibré, notamment avec comme origine ou destination le port maritime. *(Je veux rappeler ici que plus de 50% des marchandises transportées sur le fleuve proviennent ou ont pour destination un port maritime).*

Malgré une conjoncture difficile cette année (les crues, les intempéries...), le fluvial doit rester une grande ambition de politique publique :

- En valorisant sa dimension écologique et durable
- En modernisant une image encore peu attractive
- En renforçant sa compétitivité face à la concurrence étrangère

Mesdames, Messieurs, n'ayons pas peur d'être ambitieux :

Il nous faut penser en grand.

Il nous faut une stratégie de long terme.

Il nous faut doter la France **d'un véritable réseau, d'un complexe portuaire fiable et efficace.**

C'est pourquoi nous encourageons ce mode avec :

- Le développement du **Canal Seine Nord** comme Grand projet du Réseau Trans Européen de Transport
- L'instauration **d'un régime unique et national de facturation de la manutention portuaire**. C'est une demande récurrente du GNTC et des organisations professionnelles représentant le fluvial.
- Un **investissement significatif** dans le réseau et les ouvrages structurants

En ce qui concerne le ferroviaire :

Mon message est clair Monsieur le Directeur Général : **Cette année fut une année de progrès et d'avancées importantes mais ne nous lâchez pas au milieu du gué !**

Il y eut bien sûr les mouvements sociaux du printemps à la SNCF qui n'ont pas aidé le TCRR, loin s'en faut !

Aux syndicats, je veux adresser ce message :

Attention de ne pas scier la branche sur laquelle nous sommes tous assis ! Une fois la concurrence sur le voyageur ouverte, que vous restera-t-il ? Aidez-nous à développer votre avenir, et le nôtre, et à préserver le TCRR, qui est, je le rappelle, l'une des composantes essentielles pour l'avenir du fret ferroviaire en France...

Vous ne pouvez pas avoir un **double discours** en manifestant contre l'arrêt en région de trains de fret conventionnels, en vous plaignant de la remise sur la route de milliers de camions par an, tout en bloquant durant 3 mois nos trains du combiné !

Au sujet de ces grèves, nous demandons toujours des **indemnités légitimes pour les opérateurs et pour les transporteurs** qui sont également directement touchés. Certaines entreprises ont ainsi vécu des situations dramatiques : elles soutiennent notre mode de transport **et elles en font pourtant les frais**. Il n'est pas normal qu'elles ne soient pas indemnisées à juste titre pour des pertes - parfois considérables - dont elles ne sont pas responsables !

Nous comptons, Monsieur le Directeur Général, sur vous sur ce sujet.

Que cela ne nous empêche pas de regarder devant nous et d'avancer !!!

En effet, la réforme ferroviaire crée un écosystème encourageant pour la multimodalité. Le fret ferroviaire, et en particulier le TCRR, doit enfin être reconnu à sa juste valeur.

Pour autant, le plus dur reste à faire et nous restons attentif sur les conditions d'application de cette réforme, notamment pour la négociation de la convention collective. Nous avons à la fois besoin de souplesse et d'une vision stratégique. **Quelle feuille de route pour le fret ferroviaire pour les 10 ans à venir ?**

Alors, Mesdames, Messieurs, je me suis amusé à dresser un **petit inventaire à la Prévert des demandes et propositions récurrentes de notre filière**. Ou en sommes-nous ? Que voulons-nous ? Où allons-nous ?

✓ **L'aide à la pince.**

J'en parle en préambule car elle concerne également le mode fluvial.

Nous nous félicitons de la prolongation de l'aide pour les 5 prochaines années, avec un soutien de 27 millions d'euros par an...

C'est indispensable au maintien et au développement de notre filière.

? **Mais qu'en est-il du mode de calcul de l'aide pour la prochaine période ?**

Nous avons fait une proposition de compromis en nous inspirant du **Rapport Vieu** pour étoffer notre réseau de plateformes et mieux mailler le territoire en vue des développements à venir du TCRR, en prévoyant une aide à la manutention et une aide au train.

Nous nous attendons en effet à un changement de paradigme quant aux distances de pertinence du combiné rail-route dans les années à venir.

Des discussions sont en cours, mais nous attendons toujours la décision de votre ministère au sujet de ce mode de calcul...

✓ **Les investissements attendus sur les lignes capillaires fret (10 millions/an), et les voies de service (20 millions/an).** Cela va dans le bon sens. La question de l'entretien du réseau et de son accès est primordiale pour notre développement.

- ✓ **La réorganisation d'SNCF Réseau pour changer de « logiciel » et d'état d'esprit pour que le client soit considéré comme un véritable client, plutôt que comme un usager.** Nous accueillons avec satisfaction cette évolution.... Cette « nouvelle ère » !...
- ✓ **Une Plateforme de service utile pour les opérateurs de TC.**

Son fonctionnement est positif et doit être approfondi.

Nous avons d'ailleurs constaté, lors des dernières grèves d'une ampleur sans précédent, un « **maintien relatif** » du niveau de service, mais malheureusement pas sur tous les axes...

Nous souhaitons qu'une équipe d'horairistes dédiée au transport combiné soit mise en place de manière permanente, au moins à titre expérimental dans un premier temps...

Plusieurs chiffres : Le taux de Sillons de Dernière Minute dans le Plan de Transport Combiné représente 2,14%, en baisse de plus de 5,2% par rapport à 2017 sur la même période. Le nombre de sillons est en progression de 2,15% par rapport à 2017, avec 12246 sillons du TC Intérieur circulés.

Les actions à encourager : il faut poursuivre l'accompagnement de fiabilisation du Plan de Transport Combiné notamment lors de la gestion des situations dégradées, avec également la mise en place de nouveaux indicateurs de performance.

- ✓ **La tarification des sillons.**

Le gel de l'inflation ferroviaire est une très bonne nouvelle pour notre filière. C'était une demande de longue date du GNTC qui va permettre de normaliser l'accès au réseau fret. Avec l'ancien système, le TCRR courait avec des semelles de plomb face à ses concurrents ! Grâce au retour à une inflation classique, le combiné peut enfin « lutter à armes égales » ou presque...

- ✗ **Attention cependant à ne pas donner d'une main et reprendre de l'autre ! La tarification au tonnage** prévue pour 2019 est un frein à la compétitivité du ferroviaire par rapport à la route. On vient pénaliser les trains qui ont à la fois la meilleure efficacité pour l'encombrement du réseau et sur le plan climatique. Il va bientôt devenir moins cher de faire rouler 2 trains légers qu'un seul train lourd !

On devrait donc plutôt privilégier la massification des flux pour limiter la congestion ferroviaire. Une solution plus vertueuse serait de prendre en compte, en plus du poids, la vitesse et la charge à l'essieu pour la variation d'usure de l'infrastructure. Il nous faut ainsi créer un système incitatif favorisant les trains les plus respectueux de l'environnement et des installations.

✓ **Le GNTC comme instance consultative pour la création de nouveaux terminaux de transport combiné.**

Nous répondons favorablement à la proposition d'SNCF Réseau pour développer un partenariat afin que le GNTC puisse être systématiquement consulté en tant qu'organisation professionnelle la plus compétente pour donner un avis sur les projets de terminaux de TC.

Il est en effet plus que temps de rationaliser tous ces projets. On voit trop souvent des projets mal ficelés, construits au milieu de nulle part et qui ne verront peut-être jamais aucune activité, alors que cet argent pourrait être dépensé plus utilement. **C'est la crédibilité du transport combiné qui est en jeu, celle des élus locaux et surtout... l'argent du contribuable !**

? **Un outil ferroviaire performant, fiable et compétitif.**

Il reste encore **beaucoup beaucoup** de chemin à parcourir, que ce soit sur la qualité des sillons, le respect des horaires, les SDM, la fiabilité des circulations... Et c'est pourtant l'enjeu stratégique pour le développement du TCRR.

? **Le développement d'un réseau apte à faire circuler des trains longs sur les axes performants du TC et la généralisation du gabarit P400.** Il nous faut aller plus loin dans ces différents projets et continuer nos réflexions. Nous nous félicitons ainsi, dans ce sens, de la création d'un **groupe de travail du COOPERE sur les gabarits.**

? **La révision de la directive européenne sur le Transport combiné.**

La vigilance est de mise ! Nous sommes attentifs à ce qu'on n'impose pas de contraintes supplémentaires aux TCRR.

En ce qui concerne le mode routier :

La dérogation de circulation pour le TCRR à 46 tonnes.

C'est une injustice flagrante que nous avons subie en perdant notre avantage comparatif face à la route. La généralisation du 44 tonnes à l'ensemble du transport routier en 2013 a été un coup de poignard pour le transport combiné !

Si l'on souhaite accélérer son développement dans les prochaines années, nous avons une solution simple, rapide et qui ne coûte pas cher : une dérogation de circulation à 46 tonnes pour le combiné, c'est-à-dire la possibilité d'un supplément de 5% de charge utile. Ce n'est pas un privilège que nous demandons, c'est un rééquilibrage compétitif du fait des ruptures de charges inhérentes au TCRR.

Au terme de cet inventaire, vous le voyez, tout n'est pas parfait, mais les choses avancent !

Mesdames, Messieurs,

Pour conclure : l'avenir du TCRR est entre nos mains, entre vos mains. Il y a quelques temps, je parlais « d'alignement des planètes ».

Aujourd'hui, les voyants sont au vert et nous sommes prêts à appuyer sur l'accélérateur.

Le défi que nous voulons relever est économique, écologique mais aussi social : Je rappelle souvent que nous ne sommes aujourd'hui que 150 entreprises à pratiquer le combiné sur un vivier de plus de 5000 entreprises susceptibles d'utiliser cette technique.

Dans quel autre domaine... « Hors GAFA » peut-on compter sur un tel potentiel de croissance ???

Je vous remercie.