

# Journée du Transport Combiné

9 octobre 2019

## Allocution de Dominique DENORMANDIE

Président du GNTC

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Mesdames et Messieurs,

Il me revient la lourde (mais ô combien stimulante !) tâche de clôturer cette matinée d'échanges et de débats. Je le fais avec plaisir, d'abord en remerciant très chaleureusement l'ensemble des intervenants pour leur disponibilité et la qualité de leurs propos, ainsi que vous toutes et tous pour votre présence nombreuse aujourd'hui. Cela démontre, une nouvelle fois l'actualité et l'intérêt grandissant pour notre secteur d'activité.

Une fois n'est pas coutume : permettez-moi de **commencer mon discours par une rapide explication de texte ! Je voudrais revenir sur l'intitulé (volontiers un peu provocateur) que nous avons donné à cette Journée. Le multimodal : une solution de transport comme une autre ? (Avec un point d'interrogation).**

Le combiné est-il vraiment une solution comme une autre ? **Je vous ferai une réponse de Normand (Pas parce que mon nom l'indique !). OUI et NON.** Le fameux « en même temps » qui est d'actualité aujourd'hui.

Oui l'intermodalité est une solution comme une autre. Nous ne souhaitons plus être marginalisés. Nous voulons banaliser notre technique pour en faire une solution à l'égal des autres modes. Arrêtons collectivement de considérer le combiné comme un transport de niche ! La technique et le modèle économique du combiné sont aujourd'hui suffisamment murs et ont fait leurs preuves pour s'intégrer durablement dans l'écosystème des transports.

C'est bien le transport de marchandises du futur.

Et en même temps : Non le combiné ne sera jamais une solution totalement comme une autre. Comme cette matinée l'a démontré, nous développons nos propres atouts qui sont notre valeur ajoutée et notre fierté !

Je le martèle régulièrement et le rappelle une nouvelle fois devant vous aujourd'hui (parce qu'il n'y pas « plus grande pédagogie que la répétition ») : **l'intermodalité est un formidable moyen d'adapter la mobilité aux grands défis du transport de marchandises du XXIème siècle.**

➤ **Nous développons une solution citoyenne, durable et écologique.**

Comment se fait-il, qu'à l'heure où l'on voit les jeunes du monde entier défiler dans les Grandes marches pour le climat, le combiné ne soit pas davantage mis à l'honneur et identifié comme une solution, par les pouvoirs publics et nos concitoyens ? Faut-il rappeler les 45000 à 50000 morts chaque année du fait de la pollution atmosphérique ?

En aparté, je voudrais également saluer la mise en place d'une Convention nationale pour le Climat avec des citoyens tirés au sort, mais attention aux experts autoproclamés qui accompagneront cette Convention !

➤ **Nous développons une solution sociétale qui répond aux contraintes structurelles du secteur du transport routier.**

Comment se fait-il qu'à l'heure d'une pénurie importante de conducteurs routiers, de la congestion et de l'usure de nos infrastructures, ou encore de la hausse des prix des carburants (et j'en passe !), le transport combiné ne soit pas valorisé davantage ?

Quelques chiffres que j'aime rappeler : il manque (selon les Fédérations de transport routier) 50000 conducteurs en France et les prévisions démographiques sont inquiétantes. En effet, les plus de 50 ans sont deux fois plus nombreux que les moins de 30 ans et les départs à la retraite ne sont pas compensés par les nouveaux arrivants. Sans parler du fait que les nouveaux veulent rentrer chez eux chaque soir. Et le phénomène touche toute l'Europe. Alors, qu'attendons-nous pour prendre la mesure de la situation ?

➤ **Nous développons une solution qui peut être 100% vertueuse.**

Notre secteur représente chaque année quasiment 1 million de camions en moins sur les routes de France, et donc 1 million de tonnes de CO2 économisées sur notre territoire. Et nous avons la ferme intention de faire encore mieux !

De plus, avec la mise en œuvre d'un pré et post-acheminement routier au gaz, le combiné dans son ensemble peut proposer un transport, de bout en bout, 100% vertueux et 100% écologique. Qui dit mieux ? Qui peut faire mieux ?

Lorsque je vois des projets pour mettre des camions électriques, équipés de caténaires sur les autoroutes allemandes, je dis : « Encore un petit effort et vous découvrirez les vertus du train ! ».

➤ **Nous développons une solution dont le modèle économique évolue.**

Nous constatons en effet que le combiné Rail-Route ne se limite plus à la longue distance ! Nous vivons le début d'un changement de paradigme.

Le dernier rapport de l'UIC nous montre ainsi que la distance moyenne de la partie ferroviaire pour une liaison domestique est de 400 km en Europe. C'est donc bien la distance de pertinence du combiné qui est en train de diminuer...

Mesdames et messieurs, il nous faut apprendre progressivement à **oublier nos vieux schémas d'antan démodés sur le combiné.**

J'ai été heureux de voir cette année les sujets de transport, logistique et mobilité au cœur de l'actualité sociale et politique (même si la LOM ne s'est pas emparé du sujet comme nous l'aurions souhaité). Le monde évolue, la société évolue, les besoins des clients évoluent, et notre technique avec ! Nous savons faire. Nous savons nous adapter.

**Et nous savons aujourd'hui CHIFFRER.** C'est une grande avancée pour notre filière. On me demandait régulièrement un état des lieux actualisé et des données précises sur le transport combiné dont je ne disposais pas complètement. Aujourd'hui, je peux poser certaines bases devant vous avec certitude :

- Pour le combiné rail-route et fleuve-route, en 2018 on a relevé un nombre d'UTI transportées de 908000 (-2,5% par rapport à 2017, mais +4% par rapport à 2016).
- A noter que ces chiffres ne prennent pas en compte les trafics en transit en France, (ainsi que les flux qui n'auraient pas été déclaré pour l'aide à la pince...).
- Sur ces 908000 UTI, la part modale en 2018 et 2017 est de 70% pour le rail-route et 30% pour le fleuve-route.
- En 2018, c'est 9 milliards 135 millions de Tonnes/KM transportées (-14% par rapport à 2017 et +3% par rapport à 2016), avec une part modale de 93% sur le rail et 7% sur le fleuve.
- Enfin, en 2018 et 2017, le nombre d'UTI transportées en France pour la France représente 72% des trafics, alors que le nombre d'UTI en import/export est de 28%.
- En ce qui concerne le nombre de trains de combiné (pour les liaisons nationales et hors autoroute ferroviaire), il y a eu 16045 trains en 2018 contre 15137 en 2017.

Pour l'année 2019 en cours, nous sommes à fin août à 11592, soit une progression de 6,6% sur la même période par rapport à 2018.

Dans le tour d'horizon que je me propose de dresser avec vous aujourd'hui, je placerais le GNTC comme une véritable force de propositions. C'est la tonalité constructive que nous adoptons et que nous mettons en œuvre avec nos partenaires.

En premier lieu, nous voulons « **libérer** » **les terminaux de transport combiné en France**. C'est-à-dire redonner au secteur privé la gestion de ces plateformes. C'est indispensable au développement de notre activité et nous saurons trouver des solutions innovantes.

Donnez-nous les moyens d'entretenir, moderniser et investir suffisamment dans les infrastructures !

Donnez-nous également les moyens de construire de nouveaux terminaux, sachant qu'il faut en moyenne 4 à 5 ans pour lancer une plateforme. Nous identifions ainsi des besoins vitaux dans certains territoires, et il nous faut réfléchir collectivement, avec tous les acteurs de notre filière et l'Etat, à un **Grand Plan Stratégique de création de nouvelles plateformes**.

C'est bien simple : nous devons avoir une vision cohérente et coordonnée de ce que sera le réseau de plateformes de combiné pour les 15 ans qui viennent !

En deuxième lieu, notre développement passera aussi par **la généralisation des trains longs à 850m et la mise en œuvre du gabarit P400**.

Les trains longs sont une évidence pour massifier davantage notre technique et rendre le combiné rail-route plus compétitif. Il nous faut aller plus vite dans l'adaptation du réseau à cette généralisation, notamment sur les faisceaux de réception et les voies de services pour les trains de 850m.

En ce qui concerne le P400, nous en faisons l'une de nos priorités pour les années à venir. L'adaptation du gabarit ferroviaire à des semi-remorques ou caisses mobiles grands formats sera un vecteur supplémentaire de croissance. Nous y travaillons, notamment au sein du COOPERE (Comité des opérateurs du réseau).

En troisième lieu, (c'est devenu notre mantra depuis tant d'années !) : **la qualité du service ferroviaire doit être au Rendez-vous**. Qu'est-ce que cela signifie ? Des trains qui partent à l'heure et qui arrivent à l'heure ; des sillons robustes, voire même des sillons dédiés au fret ; des conditions d'accès au réseau simplifiées ; des capacités renforcées... C'est l'objet d'un travail régulier et constructif avec SNCF Réseau, notamment au sein de la Plateforme de service aux opérateurs (PSOTC), mais **sur lequel nous restons plus que vigilants !**

Sur l'ensemble de ces sujets ferroviaires, **la prochaine mise en œuvre d'une plateforme nationale fret**, déclinée en relais territoriaux, va dans le bon sens. Le GNTC y prend toute sa part, dans la continuité de l'opération du Train de Noé, pour augmenter (je n'ose encore dire « doubler ») la part modale du ferroviaire en France d'ici 2030.

C'est l'occasion pour moi de saluer ainsi la volonté commune de l'ensemble des acteurs au niveau européen et national pour avancer autour du fret ferroviaire.

Au niveau européen d'ailleurs, nous suivront cette année avec intérêt le processus toujours en cours de révision de la directive européenne sur le combiné.

\*\*\*\*\*

Par ailleurs, les **aides au transport combiné** restent un sujet majeur. L'aide à la pince a été pérennisée jusqu'en 2022 avec un dispositif de 27 millions d'euros par an, qui va progressivement évoluer, avec l'introduction d'une aide au train, afin d'encourager un meilleur maillage du territoire. C'est un bon début, mais encore très largement insuffisant : si l'on veut véritablement encourager le report modal, c'est vers un renforcement de cette aide qu'il faut aller ! Ce n'est pas déraisonnable, c'est un investissement sur l'avenir.

(Ce qui serait déraisonnable, ce serait d'aider financièrement, avec de l'argent public, un train dont tous les professionnels savent qu'il ne sera économiquement pas viable... Soyons cohérent ! Je n'en dirai pas plus ...).

Même constat sur **le prix des sillons** ! Outre une nouvelle tarification au poids qui nous semble paradoxale (car cela décourage la massification du fret ferroviaire), c'est un véritable effort financier sur le prix des sillons que nous demandons. A titre d'exemple, je rappelle que l'Allemagne a mis 350 millions d'euros sur la table à partir de 2018 pour baisser sensiblement le cout des sillons... Alors, qu'attendons-nous ?

Enfin, le GNTC souhaite toujours la mise en œuvre d'une **fiscalité avantageuse pour les transporteurs routiers** pratiquant le combiné, basée sur **une valorisation financière de la tonne de CO2 économisée**.

Il faut le dire : le mode routier fait beaucoup aujourd'hui pour réduire son empreinte environnementale. Mais il ne pourra jamais faire mieux que lorsqu'il met un camion sur le rail ou le fleuve. Alors aidons les transporteurs dans cette transition et ce gap, parfois difficile à gérer.

Ce Gouvernement explique chaque jour, au moins en paroles, vouloir développer des transports propres et revoir l'ensemble de la chaîne logistique pour des modes multimodaux. Mais que fait-il, en acte, pour nous accompagner dans cet objectif ?!

\*\*\*\*\*

**En ce qui concerne le transport combiné fluvial**, plusieurs points positifs sont d'abord à souligner :

- La transformation de la société du canal Seine Nord Europe en établissement public local.
- La publication prochaine de la Stratégie nationale portuaire qui, nous l'espérons, fera une place importante au combiné.
- L'avancée des travaux sur une structuration de la filière avec la création d'une interprofession fluviale.

Il reste pour autant des dossiers en jachère :

- **L'instauration d'un régime unique de facturation de la manutention portuaire.**  
C'est un point majeur. La différence de traitement actuelle est responsable d'une augmentation de 40% des coûts de manutention pour le mode fluvial par rapport aux deux autres modes. Sur l'ensemble de la prestation de transport, ces surcoûts représentent une augmentation de 10% du prix facturé au client final. A Dunkerque, Anvers ou Rotterdam, les coûts de manutention sont inclus dans les THC ce qui encourage le report modal vers le fluvial : la part de marché du transport fluvial dans ces trois ports est ainsi respectivement de 14, 35 et 33%, contre environ 10% au Havre.
- **La mise en œuvre d'une stratégie de « verdissement » de toute la filière fluviale.**  
Comment verdir encore davantage ce mode ?
- **La sécurisation des financements pour le développement et la modernisation des infrastructures. Nous sommes vigilants sur les engagements de l'Etat.**

\*\*\*\*\*

Mesdames, Messieurs,

Au terme de cet inventaire, je voudrais également dire quelques mots sur notre organisation. A l'image de notre filière, notre organisation se modernise, progresse et évolue avec vitalité. Preuve s'il le fallait, avec l'arrivée de nouveaux membres, comme des ports, des transporteurs ou encore des opérateurs.

Nous représentons aujourd'hui la quasi-totalité des opérateurs de TC présents en France, et une très grande majorité de transporteurs. Nous développons ou consolidons des liens importants avec nos adhérents et partenaires que je veux remercier.

C'est une aventure collective et c'est ainsi que nous préparons aujourd'hui les succès de demain !

Nous savons que nous devons jouer collectif pour faire gagner notre filière, et convaincre toujours plus d'acteurs de nous rejoindre.

Je le rappelle, le combiné est une chaîne d'acteurs, tous complémentaires. Du chargeur, aux transporteurs routiers, aux plateformes, aux opérateurs, entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure, chaque maillon de cette chaîne doit être convaincu de la pertinence de notre mode et œuvrer chaque jour à promouvoir notre technique.

Le transport combiné, c'est une technique et un modèle économique.

Mais ce sont aussi des compétences, des convictions, des femmes et des hommes qui font le pari de gagner le défi d'un transport propre et durable chaque jour pour le bien collectif.

Je vous remercie.