



PHILIPPE MANGEARD,
PRÉSIDENT DU CERCLE POUR L'OPTIMODALITÉ EN EUROPE

« La création d'outils de financement du report modal a été oubliée »

Le 25 septembre 2007 se tenait la dernière réunion du Grenelle de l'Environnement. Cinq ans après, quelles avancées pour le report modal ? Le bilan, sans complaisance, de Philippe Mangeard, le président du Cercle pour l'Optimodalité en Europe.

L'Officiel des transporteurs : En matière de report modal, les objectifs du Grenelle de l'environnement vous semblent-ils atteints ?

PHILIPPE MANGEARD : Malheureusement non, mais rappelons que sans la mobilisation de tous autour des objectifs du Grenelle, il n'y aurait rien eu de bien nouveau sur le fret ferroviaire, le fluvial et les autoroutes de la mer. Rappelons aussi que dans le prolongement de l'adoption de la Loi dite Grenelle, l'Engagement national pour le fret ferroviaire a par exemple constitué un véritable

espoir de voir enfin se concrétiser les projets d'autoroute ferroviaire. La SNCF s'en est largement félicitée et s'est engagée à investir 1 milliard d'euros, tout de même, pour accomplir un nouveau transport écologique de marchandises.

Elle a même pris le contrôle de Lorry Rail et a répondu à tous les appels d'offres d'autoroutes ferroviaires « Atlantique » et « Alpin ». De même, le fluvial n'aurait pas pu continuer sa progression. Qui aurait parié aussi sur sa belle croissance « à deux chiffres » ? N'oublions pas non plus la

nouvelle génération de C2E certificats d'économie d'énergie, bien précieux pour financer les matériels innovants, barges et wagons qui ne seraient jamais sortis des dossiers de l'Administration. Pointons aussi la naissance de l'autoroute de la mer Nantes-Gijón qui montre la voie d'un vrai report modal sur la mer quantitatif et qualitatif.

Qui porte, selon vous, la responsabilité de l'échec ?

PH. M. : Il n'y a pas eu d'échec, mais nous sommes effectivement loin sur le ferroviaire des

ambitions qu'il était juste d'afficher dès 2007 et cela dans toutes ses composantes, transport combiné et transport conventionnel. Il n'y a pas un responsable particulier, mais un système qui porte la responsabilité de ce formidable loupé, très en décalage avec la juste attente de tous : transporteurs, chargeurs, collectivités, grand public. Tous ont compris qu'il n'était plus raisonnable de satisfaire le besoin croissant d'échanges de marchandises en Europe sur le seul maillon routier. Ce système, que je critique, est un système qui fait que le politique, peu enclin par son administration à « amender » le point de vue des opérateurs historiques, confortent ces derniers dans leur souci de maintenir intacts leurs dogmes techniques et économiques, pourtant incontestablement à l'origine de leur échec patent. Ce « système » interdit donc toute innovation dans les raisonnements, les matériels, les techniques, les modes de financement, les partenariats équilibrés, et finit donc par démotiver les plus enthousiastes. Bien entendu, ça et là on fait de belles communications et promesses sur des projets innovants, que l'on fige immédiatement dans des dossiers techniques tellement épais que personne ne peut plus les soulever... L'immobilisme est la règle. La concurrence n'est pas loyale, ce qui n'est pas le cas sur la route... où les progrès sont quotidiens et constants !

Faut-il poursuivre sur la même ligne ou abandonner la partie ?

PH. M. : Il faut bien sûr persévérer, mais ne pas s'entêter sur de mauvaises directions. Le marché seul ne peut suffire à inciter des investisseurs à s'engager vers la mise en place de solutions complémentaires à la route qui soient « optimodales », c'est-à-dire performantes d'un point de vue économique, technique et environnementale. Toute nouvelle chaîne de transport

« LE MARCHÉ SEUL NE PEUT SUFFIRE À INCITER DES INVESTISSEURS À S'ENGAGER VERS LA MISE EN PLACE DE SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES À LA ROUTE. »

ne trouve en effet son équilibre économique qu'au bout de 18 à 24 mois et cette période de « ramp-up » nécessite des fonds propres importants, pour une rentabilité à terme qui reste très moyenne (6 à 8 %). Difficile de convaincre un banquier privé et notamment en ces temps de crise financière...

La question des moyens financiers reste toujours le grand obstacle...

PH. M. : C'est qu'une partie essentielle du Grenelle de l'Environnement a été totalement oubliée : la création d'outils de financement spécifiques pour ces matériels de report modal innovants qui représente la principale difficulté au démarrage de nouvelles lignes. La loi Grenelle avait prévu la mise en place de garanties de l'État pour ces financements de l'innovation, mais personne n'en a vu le début d'application... Il ne s'agit pourtant que de quelques dizaines de millions d'euros, qu'il faut comparer aux quelques milliards d'euros qui sont demandés pour moderniser les infrastructures, dont nous pouvons pourtant dès immédiatement améliorer la productivité avec de nouveaux matériels... Si nous avions moyen de créer des Rosco (location « full service » sur longue période de matériels de transport), nous ne serions pas obligés de toujours solliciter les opérateurs historiques pour de nouveaux projets et la saine émulation de la concurrence pourrait sérieusement s'engager.

Propos recueillis par LOUIS GUARINO et ANNE MADJARIAN

Philippe Mangeard est aussi président de Modalohr (filiale du groupe Lohr chargée de commercialiser le wagon de transport combiné du même nom), dirigeant de JKPM (réseau social d'affaires), vice-président d'Ubifrance et conseiller du Commerce extérieur de la France. Il a récemment créé l'agence de notation extra financière « Transport », The European TK'Blue Agency.

L'analyse vaut-elle pour les autoroutes de la mer ?

PH. M. : Lorsque l'« Arc Maritime » fait gagner du temps et de l'argent aux transporteurs

routiers, ils sont toujours d'accord. Ne reste plus qu'à intensifier les cadences pour que le service devienne vraiment un rail maritime pour la route, et donc financer le « ramp-up » de l'augmentation de fréquence des navires. En cas contraire, la ligne aura bien du mal à survivre...

La possibilité de faire progresser le report modal, vous y croyez toujours ?

PH. M. : Grâce au germe inoculé par le Grenelle de l'Environnement, la terrible crise de 2008 a catalysé le plan de relance du fret dont nous avons bien besoin, et lancé les passionnants débats des États généraux de l'Industrie et ensuite des Assises du fret ferroviaire. Ces débats ont montré des pistes plus qu'intéressantes. Il serait véritablement dommage de les voir ranger au rang de simples gesticulations intellectuelles. Nous avons des projets plein la tête : qu'on nous donne les — petits — moyens de les engager !

KÖGEL
tout simplement plus

Rendez-nous visite sur l'IAA 2012 !

Découvrez la qualité Kögel Cool – PurFerro !

- ✓ 2% de charge utile en plus
- ✓ Économie de combustible
- ✓ Charge totale du véhicule
- ✓ Transport sans limite de presque toutes les marchandises pour lesquelles la température joue un rôle, conforme HACCP

= rendement économique élevé
Réduction des coûts de jusqu'à 1 000 €/an

D'autres points forts que vous ne devez pas manquer :

- ✓ **Fermeture rapide hybride de Kögel**
Le verrouillage de bâches pneumatique pour un processus de chargement confortable et rapide
- ✓ **Kögel Mega Rail**
La remorque de la gamme Mega pour un volume et un rendement optimal en trafic combiné
- ✓ **Nouveau Kögel FlexiUse**
La remorque pour la plus grande polyvalence lors du choix du tracteur routier par le réglage de différentes hauteurs de roulement
- ✓ **Nouveaux semi-remorques à benne basculante de Kögel**
Le semi-remorque composé de divers matériels aux pour l'emploi individuel (acier, aluminium et CFC)
- ✓ **Nouveaux Kögel Multi**
Le semi-remorque pour l'utilisation illimitée de composants et de marchandises sur palette

www.koegel-trailer.fr

Partenaire officiel pour la gamme de véhicules industriels et frigorifiques en France Kögel

TRAILER-LINE S.A.S.
Parc du Baconnet, 58, Allée des Sapins
69700 MONTAGNY, France
tel +33 (0)4 37 22 11 20
fax +33 (0)4 78 81 27 83
Bernard RICHARD
Président Directeur Général
mobil +33 (0)6 09 49 80 27
bernard.richard@trailer-line.fr
www.trailer-line.fr

TRAILER LINE

Hal 27, stand F18