

## LE TRANSPORT COMBINÉ

Les planètes sont, semble-t-il, sur le point de s'aligner pour le transport combiné et ses nombreuses innovations à venir. Jamais sans doute les points de convergence n'ont paru aussi nombreux, à commencer par ceux découlant de la mise en place récente d'une vaste coalition européenne à même de faire bouger les lignes. Tant attendu, le report modal pourrait donc véritablement prendre son envol en prolongement de nombreux facteurs déclenchants dont la limitation des émissions de CO<sub>2</sub> n'est pas l'un des moindres. Pour autant, le développement des plateformes de transport combiné ne devra pas devenir erratique, les moyens devant, au contraire, être concentrés sur un nombre limité de chantiers judicieusement positionnés.

DOSSIER RÉALISÉ PAR OLIVIER CONSTANT

La dernière liaison en date à avoir été mise en place au terminal de transport combiné rail-route de Perpignan-Saint-Charles a été inaugurée le 25 septembre 2018. Elle relie Perpignan à Sarrebruck.

# À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



## REPORT MODAL

## UNE PLACE DE CHOIX

Vecteur de croissance très fort du transport des marchandises sur le rail, le transport combiné semble bien positionné pour renforcer ses positions en matière de report modal. Cette perspective est d'autant plus probable que la transition énergétique imposera progressivement d'avoir recours à des modes de transport moins polluants que la route. État des lieux d'un secteur qui se prépare à faire face à un surcroît de trafic, non quantifié pour l'heure.

L'évolution du transport combiné français est loin d'être un long fleuve tranquille. Alors même que ce mode de transport peut supporter des croissances de trafic à deux chiffres tant ses potentiels de développement sont importants, les trois dernières années écoulées n'ont assurément pas été de tout repos pour les opérateurs de transport combiné. Les grèves ont impacté l'année 2016, 2017 marquant un retour à la normale. Mais 2018 a vu la croissance

à nouveau sapée par des mouvements sociaux. Il y a donc eu mécaniquement un ralentissement de la hausse des trafics, ceux enregistrés au cours de la période 2009 à 2015 ayant été supérieurs à 30 %.

## UNE ANNÉE 2018 EN DEMI-TEINTE

En prolongement d'un optimisme retrouvé au sein des chargeurs, l'année 2018 était, pourtant, partie sur de bonnes bases. Malheureusement, la croissance a largement été érodée du fait de l'impact des grèves perlées du printemps.

Des opérateurs comme Novatrans ainsi que des entreprises ferroviaires comme Fret SNCF ont, ainsi, connu des baisses d'activité respectives de 12 et 10 %. T3M a, pour sa part, subi un tassement au niveau ferroviaire (TAB étant en hausse de 2 %). « Globalement, la perte de résultat estimée pour l'ensemble de la profession se situe aux alentours de 15 millions d'euros du fait de la grève », indique Dominique Denormandie, président du GNTC (Groupement national des transports combinés). Certains opérateurs ont, néanmoins, réussi à tirer leur épingle du

jeu l'année passée. C'est en particulier le cas de Naviland Cargo, qui a réussi à préserver une hausse de 12 % de ses trafics au cours de l'année écoulée. VIIA a également terminé en hausse même si elle est beaucoup plus modérée que les 20 % prévus initialement. Au sein des transporteurs, l'année 2018 a été pour le moins contrastée avec, d'un côté, des entreprises qui n'ont subi que peu de perturbations comme SMTRT, voire pas du tout comme les Transports Jacquemmoz et d'autres qui ont été contraintes de repasser provisoirement à la route longue distance en raison des mouvements sociaux. Cela a, en particulier, été le cas pour le groupe Lahaye Global Logistics, ainsi que l'explique son président-directeur général, Patrick Lahaye: « Nous avons été contraints, durant cette période, d'employer des chauffeurs routiers en intérim et de faire circuler des camions la nuit en remplacement de la desserte ferroviaire Rennes-Lyon. »

## RETOUR À L'OPTIMISME

2019 devrait donc être l'année de la pleine reconquête commerciale, certains clients qui avaient provisoirement délaissé la solution ferroviaire étant revenus dès le second semestre de l'exercice écoulé. Ce retour à meilleure fortune prend aussi pour assise le lan-



Dominique Denormandie, des Transports Labouriaux est à la tête du GNTC depuis le 12 mai 2016.



La vitesse des convois de transport combiné varie de 100 à 140 km/h.

cement de nouveaux services. VIIA se distingue incontestablement en la matière avec la création d'une cinquième autoroute ferroviaire (Bettembourg-Barcelone) opérationnelle depuis le 19 février. Elle présente la double particularité d'être la seconde liaison empruntant le réseau ferroviaire français à admettre des matériels au gabarit P400 (4 mètres de hauteur pour les semi-remorques) et la première au départ d'Espagne. Elle générera, par ailleurs, une économie de 23 070 tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année.

Naviland Cargo n'est pas en reste puisque l'opérateur ajoute des trains supplémentaires sur les lignes existantes. « Nous passons de six à sept allers-retours par semaine entre Fos-sur-Mer et Lyon à neuf cette année et de cinq à sept rotations hebdomadaires entre Bordeaux et Le Havre. De fait, et avec la mise en place de deux liaisons quotidiennes certains jours de la semaine, nous créons de véritables tapis roulants ferroviaires dont le but est de permettre aux transporteurs routiers de se repositionner très rapidement lorsqu'un camion transportant un conteneur manque un rendez-vous », explique Charles Puech d'Alissac, président de Naviland Cargo.

Même si elle représente un progrès indéniable, cette avancée n'est pas suffisante aux yeux de certains transporteurs comme SMTRT. « Alors que tout le monde évoque la possibilité de multiplier les trains longs, nous serions, pour notre part, plus intéressés par une nouvelle augmentation des fréquences sur

les lignes existantes avec des trains courts. L'existence de ces trains entre Paris et Marseille avec des vitesses moyennes commerciales plus élevées pourrait nous permettre de livrer nos clients plus rapidement », explique Thomas Pellegrin, directeur général de SMTRT.

Fret SNCF devrait, de son côté, concrétiser le retour des conteneurs frigorifiques sur longues distances courant 2019. « Cela fait deux à trois ans que nous travaillons dessus. Mais pour assurer la pleine réussite de ce nouveau flux à mettre en place entre les Pays-Bas et l'Espagne via la France, il conviendra d'être dans un bon dosage entre une qualité de service irréprochable et un temps de transit inférieur à celui de la route malgré les passages aux frontières toujours délicats dans le transport ferré », souligne Stéphane Derlincourt, directeur de Combi

Express au sein de Fret SNCF.

C'est un même vent d'optimisme qui souffle chez T3M. « Au-delà du fait que nous n'avons pas perdu de clients en 2018, nous recommençons à avoir des dossiers très importants qui auront des implications en fin d'année 2019 [lors du changement de service annuel, Ndlr]. Ce sont, en particulier, des clients qui ont des objectifs sur la RSE (responsabilité sociale des entreprises). Ils sont dans l'urgence et nous sommes justement une des principales solutions qui peuvent être mise en œuvre assez rapidement », précise Jean-Claude Brunier, président de T3M. Enfin, Novatrans s'inscrit dans un dispositif d'industrialisation de transport des semi-remorques au gabarit ...

**« BON DOSAGE ENTRE QUALITÉ DE SERVICE IRRÉPROCHABLE ET TEMPS DE TRANSIT INFÉRIEUR À CELUI DE LA ROUTE »**

Euro Cargo Rail et son patron Gottfried Eymer sont des fervents promoteurs du P400.



Olivier Constant

P400. Cela pourrait aboutir à la création de deux nouvelles liaisons Dourges-Vénissieux et Dourges-Miramas d'ici à la fin de l'année 2019. L'opérateur a, par ailleurs, entamé une réflexion pour la mise en œuvre de ses premiers trains mixtes. Associant à la fois du combiné et du conventionnel, ces convois développant les relations domestiques pourraient commencer à circuler à partir de 2020. En attendant, Novatrans entend « simplifier la potentielle issue d'un Brexit dur. C'est la raison pour laquelle nous mettons en place des liaisons ferroviaires entre Dunkerque et Zeebrugge, et entre Dourges et Zeebrugge. Cette solution permet d'éviter la congestion routière des ports », explique Thibault Fruittier, directeur général de Novatrans et de Greenmodal. Ce tour d'horizon des acteurs du transport combiné ne serait pas complet sans les projets développés par le groupe Lahaye Global Logistics. En partenariat avec les Transports MGE (Vosges), le groupe breton entend concrétiser dès le premier semestre 2019 la création d'une liaison de transport combiné entre Rennes et Nancy. La seule pierre d'achoppement réside dans le fort déséquilibre de flux existant entre l'Ouest et l'Est. « C'est là-dessus que nous devons travailler pour trouver l'équilibre des flux », indique Patrick Lahaye, avant d'ajouter : « Nous avons beaucoup de demandes dans le sens est-ouest pour des acheminements qui ne concerneront que des caisses uniquement ». Toutes ces nouvelles positives s'inscrivent dans une tendance de fond favorable au développement du trans-

port combiné, comme le confirme Dominique Denormandie : « Nous sentons un vrai engouement pour le rail/route avec des convictions qui se vérifient par ailleurs. Aux conséquences du manque de conducteurs et de l'augmentation du gazole vient s'ajouter une prise de conscience collective des atouts environnementaux du transport. Nous voyons aussi apparaître des nouveautés comme la création d'un arrêt à Mâcon sur l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou. C'est la première fois qu'elle ne va pas faire que traverser la France au bénéfice essentiellement des transporteurs étrangers. Il convient de souligner tout l'apport que peut amener la nouvelle direction Services et Clients de SNCF Réseau. Désormais, et cela constitue une autre nouveauté, des arbitrages sont faits en faveur du fret ferroviaire. »

### SIMPLIFIER L'ISSUE POTENTIELLE D'UN BREXIT DUR EN ÉVITANT UNE CONGESTION ROUTIÈRE

Un changement de paradigme est, par ailleurs, en train de s'opérer. Jusqu'à présent, la distance de pertinence du transport combiné concernait plutôt des distances supérieures à 600 km. Mais en prolongement d'un nombre toujours plus important de demandes des chargeurs, une distance intermédiaire de 300 à 400 km semble devoir se dessiner. Selon un rapport de l'UIC (Union internationale des chemins de fer), elle existe déjà au sein de l'Union européenne, la distance moyenne étant de 400 km en transport combiné et de l'ordre de 100 km sur les pré- et postacheminements par la route. Toutes ces nouvelles positives ne doivent pas occulter de nombreux points à améliorer. Ainsi en est-il du délicat sujet du

46 t. Avec le passage aux 44 t, le transport combiné a perdu un avantage concurrentiel de 4 t, lequel venait en compensation de la rupture de charge de ce mode de transport. L'ensemble de la profession est donc vent debout pour que cet avantage soit restauré au plus tôt, d'autant que, comme le souligne Patrick Lahaye, « les parcours terminaux réalisés par ces ensembles routiers sont très courts, de l'ordre de 20 à 100 km maximum ».

### CRÉER UN NOUVEAU MÉCANISME

Au-delà des mesures prolongées et... appréciées comme l'aide au coup de pince (27 M€ par an sur les cinq prochaines années), les pouvoirs publics pourraient, et c'est le sentiment partagé par l'ensemble des acteurs du secteur, faire plus. Comme celui de créer un mécanisme - en sus de celui existant du CEE (certificat d'économie d'énergie) pour l'acquisition de caisses mobiles - qui rapprocherait les coûts du transport combiné de ceux de la route. Des rencontres entre le GNTC et l'Ademe feraient avancer ce dossier, étant entendu que ce dispositif ne devrait pas s'accompagner de la moindre nouvelle taxation. Résoudre cette quadrature du cercle ne sera assurément pas aisée. En attendant, le monde du fret ferroviaire s'est pris en main avec la création toute récente de la coalition Rail Freight Forward et de son non moins emblématique train de Noé. Cette initiative constitue, peut-être, l'amorce de la mise en place d'un lobby européen du fret ferroviaire. Mais il ne saurait être dirigé contre les intérêts de la route, ces deux modes de transport étant plus que jamais complémentaires. •

OLIVIER CONSTANT

## MULTIMODAL

# DES PLATEFORMES AU BON ENDROIT

À l'heure où les initiatives se multiplient pour créer des plateformes multimodales, les acteurs du transport combiné penchent plutôt pour une révision de leurs implantations afin d'assurer le meilleur maillage possible du réseau. Un plan national stratégique de suivi de ces sites de transport combiné pourrait voir le jour sous l'égide du GNTC.

I ne s'écoule pas un seul trimestre sans l'annonce de création de plateformes multimodales. Certes, le recours à plus de ferroviaire semble inéluctable à l'avenir, mais cela nécessitera-t-il, pour autant, un développement non coordonné au niveau national de ces mêmes infrastructures ? C'est en quelque sorte la question que se pose le GNTC. Son président, Dominique Denormandie, estime « qu'il faut revoir l'im-

plantation de nos plateformes afin de répondre à deux objectifs principaux : éviter leur congestion et réussir un meilleur maillage du réseau ». Avant de poursuivre sur un ton autrement plus offensif : « Il est plus que temps de rationaliser tous ces projets [de terminaux de transport combiné, Ndlr]. On voit trop souvent des projets mal ficelés, construits au milieu de nulle part et qui ne verront, peut-être, aucune activité, alors que cet argent pour-

rait 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. »

Clairement dans le viseur du GNTC figurent toutes les plateformes récemment mises en service ou en projet. Celle de Château-Gontier avait, pourtant, prouvé sa pertinence avant que la cessation d'activité de Combiwest ne stoppe provisoirement son ...

Embarquement sur camion semi-remorque d'un conteneur au terminal rail-route de Perpignan-Saint-Charles.



Olivier Constant



La plateforme de Dourges dans les Hauts-de-France connaît un fort développement.

Oliver Constant



Un reach stacker transborde une caisse au terminal rail-route de Perpignan-Saint-Charles.

exploitation. À l'arrêt également, celle de Saint-Florent, dans la périphérie niortaise, a été obligée de mettre ses activités en sommeil en prolongement de la liquidation de Modal Ouest. Son redémarrage est prévu au mieux en fin d'année 2019.

Toujours à l'ouest - d'autres projets existant au sud-ouest (Laluque) et à l'est (Châlons-en-Champagne) pour ne citer que ces deux-là - Laval a pris position, à son tour, pour se voir doté d'une plateforme. Celle-ci occupera l'emprise d'une ancienne base de travaux TGV. À l'issue d'un investissement de 10,2 millions d'euros, la nouvelle plateforme de transport combiné rail-route devrait devenir opérationnelle fin 2021.

### FLUX ÉQUILIBRÉS

Certains professionnels du secteur, dont les transporteurs routiers, auraient préféré que cet argent aille au renforcement des plateformes existantes. Car il conviendrait, toujours selon eux, de massifier les flux sur les infrastructures existantes, puis de les saturer avant d'envisager d'en créer d'autres. D'autant que les projets n'ont de chance d'aboutir que s'ils sont accolés à un bassin de consommation important avec de forts besoins logistiques. L'autre condition impérieuse est que les flux soient équilibrés dans les deux sens. La réussite de leur massification en dépend. Les lieux d'implantation de ces nouvelles plateformes ne sont pas légion. Ils se situent principalement aux abords des grandes métropoles, à commencer par Paris. La saturation progressive des installations

existantes pourrait justifier la création d'un ou deux chantiers de transport combiné au cours des prochaines années. Nul doute que des besoins pourraient exister en périphérie lyonnaise, tant les projets de développe-

ments y sont nombreux (renforcement des dessertes existantes et création de nouvelles lignes). Face à ce qui peut apparaître comme une cacophonie et profitant en cela de la nouvelle vitrine que lui offre le grand débat

national, le GNTC prend les devants. Il propose de travailler conjointement avec les services du ministère des Transports, la DGITM, SNCF Réseau et les acteurs du transport combiné pour mettre en place un grand plan

stratégique national pour la création et le suivi des plateformes de transport combiné. Pour Aurélien Barbé, délégué général du GNTC, rappelant « que nous avons déjà mis en place un partenariat avec SNCF Réseau sur



La plateforme de transport combiné de Bettembourg (Luxembourg) a été agrandie pour faire face au développement du trafic.

Oliver Constant

le sujet des plateformes de transport combiné rail-route», il faut aujourd'hui aller plus loin dans la démarche. « Nous devons construire collectivement un plan stratégique national sur l'implantation des plateformes de transport combiné qui correspondent aux besoins du marché dans une perspective de dix à quinze ans. Cela va dans le sens des objectifs des entreprises du monde ferroviaire au niveau européen pour porter la part modale du fret ferroviaire à 30% d'ici à 2030.

Propriétaires de 22 chantiers de transport combiné répartis sur tout le territoire, SNCF Réseau a, pour sa part, défini un plan straté-

**« STRATÉGIE NATIONALE ET OBJECTIFS POUR PORTER LA PART MODALE DU FRET FERROVIAIRE À 30% AU NIVEAU EUROPÉEN D'ICI À 2030 »**

gique dès la fin de l'année 2015. « Il a fondamentalement modifié l'approche. Nous sommes passés d'une logique patrimoniale à une approche plus industrielle et plus partenariale », explique Arnaud Sohier, directeur commercial de SNCF Réseau. Avant d'ajouter que « cette logique plus dynamique a pour but de développer l'activité sur le réseau ferroviaire et d'assurer une meilleure coordination des sites ».

Cette nouvelle approche s'accompagne d'investissements afin d'optimiser l'outil industriel. C'est un volume d'investissements de 20 millions d'euros sur dix ans qui est prévu, dont 12 millions courent sur la seule période 2015-2019. Ce montant sera consacré uniquement à la remise à niveau des installations, aucune création de plateforme n'étant prévue à ce stade.

Pour autant et en prolongement du projet Nouvel'R centré sur les clients, « SNCF Réseau souhaite engager, dès cette année, un schéma directeur de nos chantiers, en partenariat avec le GNTC, pour accompagner les besoins nouveaux. Car ce sont les professionnels du secteur qui font le marché. Nous, nous sommes là pour créer les conditions du "business" », précise Arnaud Sohier.

On ne peut, ici, que se réjouir de cette convergence de vues. Puissent toutefois les décisions être rendues plus rapidement que par le passé, le rythme de progression du transport combiné pouvant très bien devenir exponentiel dans un avenir relativement proche du fait des reports modaux massifs prévisibles. •

OLIVIER CONSTANT

# UNE PRODUCTIVITÉ ACCRUE

**INNOVATION** Des gisements de productivité importants existent dans le transport combiné. De quoi permettre à ce mode de transport de présenter des coûts équivalents, voire inférieurs à ceux de la route dans les années à venir.

Le transport combiné possède de multiples voies pour être encore plus productif. Mais là où le bât blesse, c'est le temps de mise en œuvre. Le ferroviaire nécessite plusieurs années pour que les innovations développées deviennent opérationnelles.

## DES TRAINS LONGS DE... 850 MÈTRES

L'un des meilleurs exemples en la matière est assurément le train long. Pourtant, la France pouvait dès le printemps 2014 s'enorgueillir d'avoir fait rouler - à titre d'essai - un train de 1 476 m de longueur, un record d'Europe en la matière. Pour l'heure cependant, la longueur des trains combinés ne dépasse pas les 850 m. Un statu quo devrait prévaloir en la matière pour les années à venir, Elisabeth

Borne précisant dans son discours lors de la récente présentation à Paris du train de Noé, qu'elle avait demandé à SNCF Réseau d'établir un réseau cible à 850 m pour le combiné. Car c'est bien là l'objet du moment, à savoir utiliser de manière optimale le réseau déjà adapté à cette longueur de train. Comme le détaille Arnaud Sohier de SNCF Réseau, « 2 400 km d'infrastructures adaptées par SNCF Réseau permettent déjà la circulation des trains de 850 m de long. C'est, tout d'abord, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou avec trois allers-retours par jour. C'est ensuite Le Havre-Île-de-France-Lyon-Marseille où seule la section Île-de-France-Avignon-Marseille est parcourue par des convois de T3M. C'est enfin Douges-Île-de-France qui ne voit pas encore circuler de trains de combiné de cette longueur ». En dépit de

cette utilisation encore perfectible du réseau existant, il existe une demande forte pour développer d'autres itinéraires aptes à 850 m. Deux axes sont concernés : Calais-Woippy (près de Metz) et Île-de-France-Hendaye. Cela nécessitera des investissements, notamment pour créer des voies d'évitement suffisamment longues. Les voies actuelles ne dépassent pas les 750 m sur ces deux corridors. Pour SNCF Réseau, la priorité n'est donc pas d'allonger les trains au-delà mais de bien utiliser le réseau existant porté à 850 m pour certains axes porteurs.

## ASYMPTOTE

Il faudra donc attendre au mieux 2021 pour qu'un train d'au moins de 1 000 m de longueur tracté par une unité multiple (deux locomotives menées par un seul conducteur) puisse

D'une longueur de 1 476 m et d'une masse de 3 311 t, le premier train de fret long a circulé à titre d'essai entre Sibelin et Nîmes le 18 janvier 2014.



Deux vues du tracteur électrique Blyd actuellement testé par VIIA sur la plateforme de transport combiné du Boulou.

circuler. Pour autant, cette longueur ne semble pas devoir constituer l'asymptote. Pour le tractionnaire Fret SNCF, l'idéal serait de faire rouler un train de 1 500 m - deux trains de 750 m accouplés ensemble - dont la traction serait assurée par deux locomotives, l'une des deux étant positionnée au milieu de la rame et commandée à distance par le conducteur du train via une télécommande. Car les ordres de gran-

deur en termes d'amélioration de productivité ne sont pas du tout les mêmes. Dans le premier cas (850 à 1 000 m), le gain serait de l'ordre de 10%. Avec un train de 1 500 m, cette amélioration passerait à 30%, le différentiel de prix par rapport à la route étant de 10% *a minima*. Cella dit, cette longueur pose d'autres problèmes nécessitant à la fois des aménagements d'installations et des investissements. SNCF

Réseau est aussi mis à contribution pour réfléchir au P400. C'est d'autant plus urgent que ce type de semi-remorques circule déjà sur de nombreux réseaux européens sans aucune restriction et qu'il constitue donc un potentiel de développement du transport combiné très important du fait de son déploiement en cours. Si l'axe nord-sud via le couloir rhodanien ne semble pas devoir poser problème, même si les convois circulent sur le régime des autorisations de transport exceptionnel, il n'en est pas de même côté Atlantique. Cela constitue donc un nouveau frein à lever. Au sein du groupe de travail du Comité des opérateurs du réseau (COOPERE), SNCF Réseau avance sur le sujet. « La prochaine étape sera la définition des modalités de calcul des gabarits et l'adaptation des méthodes de maintenance », explique son secrétaire général, Serge Michel. Enfin, s'agissant des essais de frein à conduire avant tout départ de train, le digital pourrait commencer à s'appliquer aux trains combinés à partir de fin 2019. •

OLIVIER CONSTANT

## LE TRAIN AUTONOME À PARTIR DE 2023 ?

Autre véritable différenciant à venir pour le combiné : le train autonome. La circulation d'un de ces trains pourrait d'autant plus être rendue possible qu'au contraire de la route les trains circulent en milieu fermé. Cela permettrait des gains de coûts de production, de capacité et de régularité des lignes. L'objectif de circulation sous forme d'expérimentation pourrait intervenir au mieux en 2023. C'est au cours de cette même année que « le rail fera mieux que la route », avance Bertrand Minary, directeur innovation et digital de Fret SNCF, avant d'ajouter « qu'il nous faudra baisser, pour cela, nos coûts d'environ un tiers d'ici là. Nous y parviendrons par la capacité et une production plus efficace ».

## ENVIRONNEMENT

# UNE DIMENSION DÉJÀ BIEN PRÉSENTE

Le transport combiné rail-route a, de tout temps, été respectueux de l'environnement. Mais cette caractéristique enviable s'est encore renforcée lors de la clôture de la COP24 le 15 décembre 2018 à Katowice, en Pologne. Regroupée sous la bannière Rail Freight Forward, cette coalition regroupant la majeure partie des grands du fret européen a présenté un livre blanc dont les objectifs sont ambitieux au plan du climat.

**S**'il y a un secteur qui a pris toute sa part en faveur de la transition écologique et énergétique et ce, depuis fort longtemps, c'est bien du transport combiné dont il s'agit. « Notre secteur représente chaque année plus d'un million de camions en moins sur les routes de France et donc un million de tonnes de CO<sub>2</sub> économisées sur notre territoire. Et notre potentiel de développement est important, sa progression étant deux fois supérieure à celle du fret conventionnel », explique Dominique Denormandie du GNTC. Surtout et avec la mise en œuvre d'un pré et d'un post-acheminement routier au gaz, tel que celui pratiqué par les Transports Jacquemmoz, par exemple, le transport combiné rail-route peut proposer un transport 100% écologique. Un argument que Jean-Claude Brunier défend en assénant : « qui mieux que le transport combiné fera la transition écologique ? Nous avons les solutions, il faut les mettre en œuvre ».

## LES OPÉRATEURS HISTORIQUES S'ENGAGENT

C'est donc paré de toutes ces vertus que le fret ferroviaire européen s'est rassemblé autour d'une grande cause : celle du climat. Et quelle meilleure tribune que celle de la COP24 à Katowice (décembre 2018) pouvait servir ce grand dessein. Celui de parvenir à une part modale de 30% d'ici à 2030 pour la quinzaine d'opérateurs européens dont SNCF Logistics, DB Cargo, CFF Cargo et Mercitalia regroupés au sein de la coalition Rail Freight Forward. Mais, au-delà de leur volonté de multiplier par deux les volumes de marchandises transportées, l'objectif des membres est aussi climatique. Avec là encore, des enjeux forts, puisqu'il s'agit d'éviter jusqu'à 300 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> au cours de la prochaine décennie. Opérateur majeur au sein de cette coalition, SNCF Logistics souligne par la voix de Sylvie Charles, la directrice générale du Pôle transport ferroviaire et multimodal de marchandises, « que pour



Sylvie Charles, directrice générale du Pôle transport ferroviaire et multimodal de marchandises de SNCF Logistics.

Sebastien Godefroy

réussir la transition écologique, il faudrait mieux prendre en compte les externalités négatives de chaque mode. Pour ne citer que ce seul exemple, celles de Fret SNCF sont de 120 millions d'euros par an. Elles seraient de 1,2 milliard d'euros si le trafic était assuré uniquement par camion. L'enjeu à l'avenir sera donc de savoir comment on va valoriser la tonne de CO<sub>2</sub> économisée ».

## TOUS CONCERNÉS

Aussi, et afin de réaliser ce report modal annoncé, des actions doivent être prises à la fois par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les décideurs politiques. Celles concernant les gestionnaires d'infrastructures nécessiteront beaucoup de travail en amont pour fournir et gérer des infrastructures interopérables qui soient aussi faciles d'accès que les routes européennes. Car, comme le fait remarquer le patron

de T3M, « les trains traversent moins bien les frontières que les camions ». Le secteur s'en est une nouvelle fois rendu compte à ses dépens lors de l'interruption des circulations fret à Rastatt (Allemagne)... faute de systèmes harmonisés. Les décideurs politiques et les autorités de régulation auront un rôle important à jouer du fait qu'ils devront veiller à proposer un cadre réglementaire stable et équitable.

En attendant, le transport combiné n'en finit pas de se verdir. VIIA, pour ne citer que ce seul exemple, s'apprête à tester un tracteur électrique sur son chantier du Boulou. Si l'expérience est concluante, « les six tracteurs utilisés pour embarquer les remorques à bord des trains de l'autoroute ferroviaire pourraient tous passer en électrique d'ici deux à trois ans », confirme Alix Martinot Lagarde, directeur de l'innovation de VIIA. •

OLIVIER CONSTANT