Tribune des Opérateurs de Transport Combiné Rail Route
Paris, le 08 janvier 2018

Le Fret Ferroviaire et le Transport Combiné Rail Route : Un Transport Propre et Durable

Des phénomènes climatiques violents aux pics de pollution urbains à répétition, nous ne pouvons plus nier les enjeux et des défis environnementaux à résoudre. La feuille de route a été écrite dans les engagements de la COP21 : Il est impératif de réduire de façon drastique nos émissions de gaz à effet de serre, de particules, et autres polluants.

Le Transport de Marchandises, un acteur majeur dans la course au climat

Les solutions existent ! Avec l'utilisation du rail sur la longue distance, la technique du Transport Combiné Rail Route (TCRR) offre de nombreux avantages environnementaux :

- Baisse de 85% des émissions de CO_2 par rapport au transport routier
- Baisse de 59 % de la consommation d'énergie
- Un désengorgement des grands axes routiers
- Une accidentologie très basse par rapport à la route

Au-delà des aspects environnementaux, la technique du TCRR réunit les avantages de la route : flexibilité et souplesse du porte à porte, adaptation, qualité de service, et ceux du rail : massification, rapidité (train à 100 km/h, 120 km/h et 140 km/h), sécurité et sureté.

Le Transport Combiné Rail Route offre une solution pertinente pour notre économie et notre cadre de vie. Il apporte des solutions environnementales nous l'avons vu, mais aussi sociétales et économiques pour un transport réellement durable.

D'un point de vue sociétal, l'utilisation du rail sur le transport longue distance, offre par exemple aux conducteurs routiers un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle avec la possibilité de rentrer chez eux beaucoup plus fréquemment. La technique du TCRR peut ainsi apporter des réponses à la désaffection pour le métier de conducteur auquel le secteur est confronté tout en relocalisant les emplois.

D'un point de vue économique enfin, le Transport Combiné Rail Route correspond à la demande de nos clients chargeurs tant en termes de qualité de service, de fiabilité que de coûts.

Des mesures pour relancer le Fret Ferroviaire et particulièrement le Transport Combiné Rail Route afin de répondre aux défis environnementaux et sociétaux des années à venir

La technique du TCRR a pourtant perdu des parts importantes de marché. En cause, une politique peu favorable qui a pénalisé voir sanctionné cette technique de manière récurrente au cours des dernières années.

L'augmentation croissante du prix des sillons depuis la libération du fret en 2008 ainsi que le traitement défavorable des sillons fret par rapport aux sillons voyageurs nous mettent aujourd'hui en difficulté.

Pour soutenir la compétitivité du fret ferroviaire face à la route, les entreprises ferroviaires et les opérateurs de transports combinés développent des offres ferroviaires les plus performantes possibles en termes de service (longueur et de poids des trains). C'est notamment le cas des opérateurs qui exploitent des trains de 850 mètres.

La massification des flux ferroviaires permet également de limiter la congestion ferroviaire dans des zones saturées.

Or, c'est maintenant le projet d'introduction d'une tarification des sillons à la tonne qui viendrait pénaliser les trains les plus vertueux. Ainsi, les trains les plus lourds, donc les plus efficaces, sont les plus taxés.

Cette approche, part d'une simplification abusive. Elle revient à considérer que la totalité de la variation de l'usure des voies entre les trains serait due au seul poids total de ceux-ci. Chacun sait pourtant que la vitesse et la charge à l'essieu sont deux facteurs aussi significatifs que le poids total du train dans cette variation. Pour mémoire, les trains les plus lourds ne sont pas les plus rapides et les trains de combiné et d'autoroute ferroviaire ont des charges à l'essieu plutôt moyennes.

Ainsi, la nouvelle grille tarifaire de SNCF Réseau entrave les efforts de compétitivité déployés par les entreprises ferroviaires et les opérateurs de transports combinés pour capter des flux à la route.

Les catégories avantagées sont celles portant essentiellement sur des locomotives circulant seules, des trains de wagons vides et peut-être quelques trains très courts et peu chargés, soit des circulations peu productives qui encombrent le réseau sans transporter de marchandises.

La catégorie la plus pénalisée est celle des trains lourds et longs qui ont la meilleure massification et donc qui assure la meilleure efficacité à la fois pour l'encombrement du réseau et pour le bilan climatique. Ce sont tous les efforts faits par les opérateurs de transport combiné qui se trouvent ainsi contrariés.

Cette structure est donc totalement et clairement contre incitative aussi bien pour favoriser la massification et optimiser l'utilisation de ressources d'infrastructures ferroviaires très contraintes qu'en terme d'efficacité énergétique et donc de lutte contre le réchauffement climatique, malgré les engagements de la France dans ce domaine.

Il est donc urgent de réagir et de hisser haut les couleurs du fret. Quelques mesures de bon sens suffisent :

Mesure n°1:

- Pérenniser et amplifier l'aide au coup de pince au profit du TCRR compte tenu de ces qualités environnementales et sociétales et faire agréer la faisabilité de ces actions par les instances Européenne.

Mesure n°2:

- Adopter une tarification des sillons qui encourage l'exploitation de trains efficaces tant en termes de productivité que d'encombrement des réseaux, en favorisant les trains les plus lourds et les plus longs.

Mesure n°3 :

- Développer les incitations financières au report modal:
  Instaurer une recette dédiée au report modal.
  Valoriser la tonne de CO_2 économisé par le TCRR.
  Confirmer et élargir la compensation fret de l'Etat pour les sillons.

Mesure n°4:

- Arbitrer en faveur des investissements nécessaires à la remise en état et à l'amélioration des performances des infrastructures dédiés au fret (grande ligne de transport combiné, terminaux rail route terrestres et maritimes).

Mesure n°5:

- Etendre la mise au niveau de l'infrastructure ferroviaire pour supporter des trains à 850 m et à 1800 t et porter à 1000m voir à 1500m la longueur des trains du combiné

Nous avons les solutions et nous croyons en notre technique. Ces mesures nous permettraient de généraliser enfin des transports propres, durables et décarbonés pour le plus grand bien de nos concitoyens et de notre économie nationale.

Rémy Crochet	**Jean-Claude Brunier**	**Thierry Le Guilloux**
Président Directeur Général	Président *Directeur Général*	Président
Froidcombi	*T3M*	*VIIA*

A propos de Froidcombi

FROIDCOMBI est, depuis 1998, un opérateur de transport combiné, spécialisé dans le transport sous température dirigée et de messagerie. Notre clientèle est composée de transporteurs routiers.

Nous opérons les trains les plus rapides du fret ferroviaire à 140 KM/H entre Avignon et Paris et Avignon et Lille du Lundi au Vendredi pour un CA en 2017 de 17 Millions d'Euros.

En savoir plus : www.froidcombi.fr / Chemin de la Courtine, 84000 Avignon

A propos de T3M

T3M est un opérateur de transport combiné spécialisé dans la technique du Rail Route appliquée aux flux continentaux et maritimes. La Société créée en 2000 par Jean-Claude Brunier est aujourd'hui présente sur 10 terminaux en France et 1 en Italie (Lille, Avignon, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Paris (Bonneuil et Valenton), Mouguerre, Nancy et Milan) et réalise un CA en 2017 de 50 millions d'euro.

La Société fait partie du Groupe Open Modal (famille Brunier) regroupant également TAB Rail Road, Société routière de transport de marchandise et BTM, gestionnaire de terminal. Le Groupe Open Modal réalise un Chiffre d'Affaire consolidé 2017 de 80 millions d'euros.

T3M et TAB Rail Road sont adhérents au Groupe Astre, premier groupement européen de transporteurs.

En savoir plus : www.t3m.fr / 11 Rue Maryse Bastié, ZI de la Lauze 34430 Saint Jean de Védas.

A propos de VIIA

Créée en 2012 par SNCF Logistics, la branche transport et logistique de marchandises de la SNCF, VIIA propose une offre inédite d'acheminement des marchandises, réinventant ainsi le fret ferroviaire en Europe.

SNCF Logistics est le 1er transporteur et logisticien français et 4ème européen.

Aujourd'hui, avec VIIA, c'est le rail qui s'adapte à la route pour créer un mode de transport global et performant à l'échelle européenne.

La technique de chargement innovante proposée par VIIA permet de transporter à travers l'Europe tout type de semi-remorques aux normes européennes par train. Les services de VIIA sont parfaitement adaptés au franchissement d'obstacles naturels tels que les massifs montagneux, et représentent également une solution économique et respectueuse de l'environnement pour les trajets longue distance.

Fort d'un réseau européen d'envergure, VIIA, pionnier dans son secteur, offre à ses clients une manière innovante, économique et responsable de faire du transport de marchandises en alliant la cadence du ferroviaire à la souplesse de la route.

Outre une réduction des émissions de CO_2 et des polluants atmosphériques supérieure à 80%, les services de VIIA comprennent de nombreux avantages. Optimisation des flux, désengorgement des routes, performance économique, VIIA répond ainsi à tous les enjeux actuels et à venir du secteur de transport de marchandises, et contribue aujourd'hui à développer la meilleure manière de faire du transport routier en Europe.

En savoir plus : www.viia.com / 26 Quai Charles Pasqua, 92309 Levallois Perret Cedex