

## TRANSPORT COMBINÉ

Par **Natalie Grange**

### « Les voyants sont au vert »

**Porté par la politique très volontariste de certains chargeurs appelés à « verdir » la chaîne de leurs acheminements, le transport combiné regarde l'avenir avec d'autant plus d'optimisme que les rapports avec SNCF Réseau s'améliorent.**

À l'assemblée générale du Groupement national du transport combiné (GNTC), les rangs sont davantage resserrés qu'il y a quelques années et les sourires témoignent du regain d'intérêt pour le rail-route. La réforme ferroviaire est passée par là, avec son lot de grèves – certains opérateurs et transporteurs demandent à être indemnisés – mais aussi avec la réorganisation de SNCF Réseau autour du « client » : à partir du 12 novembre, par exemple, un site dédié aux grands comptes leur permettra de suivre en direct trains et conteneurs confiés au rail. Ce changement d'état d'esprit s'accompagne d'initiatives audacieuses, réclamées depuis des lustres mais peu entendues jusqu'à présent : un train de conteneurs journalier « courte distance », opéré entre l'usine Perrier de Vergèze et le port de Fos, devrait être inauguré cette semaine ! Et voilà qu'en longue distance, on attend la prochaine mise en service d'un train Miramas-Valenton !

Le président Dominique Denormandie ne dit pas autre chose : « *Quand la qualité de service prévaut, le client est prêt à payer* ». C'est l'option choisie par TAB, qui s'est équipé pour ses pré et post-acheminements de tracteurs fonctionnant au GNV ou au bio GNV, histoire d'assurer des liaisons propres de bout en bout. « *Certains chargeurs en ont besoin* », confirme Ivan Stempezyński, « *notamment parce que le bio GNV permet d'économiser 90 % de particules fines par rapport à un carburant classique* ».

D'autres veulent être rassurés avant de confier leurs acheminements à un opérateur de transport combiné. Naviland Cargo mise, en premier lieu, sur la route avant de proposer à ses clients de basculer sur le rail une fois la confiance installée. L'opérateur – qui se considère maintenant comme un groupeur – a, de manière très volontariste, embauché des affréteurs jusqu'à multiplier par trois son offre routière avant d'amener ses clients à s'intéresser au rail-route. Une politique qui paie : « *Sur certains axes, on est à dix rotations, quasiment deux livraisons par jour* », explique Eric Champeyrol, selon lequel le développement du combiné n'est pas un problème de prix (« *J'ai des clients qui paient le prix de la route pour être sur le rail* ») mais plutôt un souci de stabilité dans l'offre vis-à-vis de clients qui n'ont pas envie de retrouver leurs « boîtes » coincées pour cause de grève ou d'accident ferroviaire.

Autant de craintes qui devraient être atténuées par les toutes dernières annonces destinées à soutenir le développement du marché : gel des tarifs des sillons ferroviaires, prolongation de l'aide à la pince

pour les cinq prochaines années à hauteur de 27 M€ par an avec une optique d'aide au train et moins à la boîte transportée (ce qui devrait davantage aider les trains de moyenne distance), travaux d'entretien de l'infrastructure ferroviaire... Il n'en faut pas plus pour pousser Dominique Denormandie à demander une dérogation de circulation à 46 t pour le rail-route afin de contrer le « coup de poignard » qu'a été la généralisation du 44 t à l'ensemble du TRM en 2013. Plaidoyer tout aussi vite taclé par la DGIMT qui rappelle l'incidence du poids des véhicules sur l'entretien des routes. Qu'importe : la confiance des chargeurs revient, encouragée par la mise en place de la réforme ferroviaire et les initiatives commerciales des opérateurs. ●

## DÉCARBONISATION DES PL

Par **Lisa Toussaint**

### Virage à 180°

**Grande problématique à l'ordre du jour : le réchauffement climatique. Faute d'action, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds pourraient augmenter de 9 % entre 2010 et 2030. La transition vers des technologies zéro émission des PL pourrait bien être la clé. Du moins, c'est ce qu'indique un rapport intitulé « le transport routier pour un avenir plus vert ».**

Bien que le TRM représente seulement 5 % des véhicules en circulation, il est responsable de 22 % des émissions du TRM en Europe. L'UE travaille à une législation plus contraignante (proposition de Règlement (UE) 2018/0143, 17 mai 2018, où les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des nouveaux PL devront être inférieures de 15 % en 2025 par rapport à 2019, et d'au moins 30 % en 2030). Si les études en matière d'impact socio-économique d'une transition vers des voitures à faible teneur en carbone en Europe ont été nombreuses, manquait un rapport sur le transport de fret.

Chose faite avec l'étude du cabinet de conseil Cambridge Econometrics financée et publiée par la Fondation européenne du climat, dont l'objectif était d'évaluer les limites dans lesquelles les nouvelles technologies peuvent contribuer à atténuer les émissions de carbone des PL européen à moyen et long terme (2030/2050). Bien qu'il y ait potentiellement de grands avantages économiques et environnementaux à décarboniser le transport, de lourds défis attendent les professionnels.

#### Mise en place cahotante

La première difficulté vient de la volonté étatique et l'engagement des professionnels. Si, dans un premier temps, peu d'efforts ont été constatés, il semblerait qu'un virage soit en train de s'opérer. En effet, depuis 2017, de nombreux équipementiers ont dévoilé des prototypes électriques et hydrogènes (comme le Tesla semi, le Thor Trucks Et-One ou bien encore le PL Hyundai à hydrogène). La roue tourne. L'implication des États n'y est pas pour rien, même si elle a tardé. Chacun doit être prêt à agir, aussi bien au niveau européen que national. Les décideurs européens y travaillent avec la proposition de Règlement.

