

CAHIER DE LA SOCIETE T3M



T3M, est l'opérateur ferroviaire spécialisé « Rail-Route » du groupe OPEN MODAL, leader Français du transport combiné, qui maîtrise l'ensemble de la chaîne avec les sociétés :

- TAB RAIL ROAD (transporteur routier)
 - BTM (gestionnaire de terminal rail-route)
 - OPEN RAIL (entreprise ferroviaire pour la traction)
- Candidat autorisé en matière de sillons, T3M propose des allers-retours quotidiens sur dix liaisons.

Coordonnées :

11 rue Maryse Bastié
ZI de la Lauze
34430 Saint-Jean de Vedas
Tel : 04 67 27 18 51
info@t3m.fr
www.t3m.fr

La liaison routière, maillon essentiel du transport combiné rail route

Pour T3M la mutualisation des flux par le rail est une réponse durable aux problèmes écologiques soulevés par le transport terrestre de marchandise sur la longue distance. En effet, le rail en solution complémentaire à la route présente les avantages suivants :

- 6 fois moins de consommation d'énergie
- 8 fois moins de pollution de l'air
- 9 fois moins d'émission de CO2
- 85 fois moins de victimes d'accident.

Lorsque T3M développe une offre rail-route, un maillon routier de qualité est indispensable pour les premiers et derniers kilomètres routiers qui relient les terminaux ferroviaires locaux (Clésud avec les projets de Novatrans et le nouveau terminal Ouest Provence, Graveleau et jusqu'en 2022 le Canet) avec les grandes plateformes logistiques (Distriport, Clésud, Saint Martin de Crau), les entreprises et les industries régionales.

D'une façon générale la qualité de la desserte routière est un avantage concurrentiel très important, elle peut par ailleurs être réalisée par des camions fonctionnant au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules)/BioGNV, comme le propose TAB, le transporteur routier du groupe Open Modal.

T3M et TAB agissent sur deux éléments majeurs :

- Le report modal sur le rail des flux routiers
- La décarbonation des flux routiers du premier et dernier kilomètre

Pour T3M la réalisation rapide du projet de liaison Fos - Salon est donc un facteur de compétitivité qui renforce le report modal vers le ferroviaire avec les terminaux de transport combiné rail-route existants et les projets en cours à Clésud.

La gratuité de cette infrastructure est opportune afin d'en inciter l'utilisation et d'éviter que les poids lourds transitent dans les centres urbains.

1. La liaison Fos – Salon est un « service client » indispensable

1.1 Le mode routier : maillon indispensable de la multimodalité

T3M développe une offre de transport combiné rail-route de terminal à terminal pour lequel le maillon routier est incontournable sur les premiers et derniers kilomètres.

Indispensable à la logistique des chargeurs utilisateurs des ports en complément des modes ferroviaires et fluviaux, le transport routier permet d'irriguer les grandes plateformes logistiques ainsi que les agglomérations.

Mode principal utilisé pour le transport terrestre, le mode routier est particulièrement adapté aux trafics en flux tendu ou pour les marchandises périssables transportées par exemple en caisses mobiles ou conteneurs réfrigérés.



Train T3M : Train T3M aux abords de l'étang de Berre, 500 UTI transportées chaque nuit sur le réseau T3M

1.2 La fluidité routière est un avantage concurrentiel pour le trafic continental et le trafic du port de Marseille-Fos

Au vue de la croissance de ces dernières années et des volumes traités par les grandes plateformes logistiques et par le port, notamment le trafic des caisses mobiles et de conteneurs, seul un dimensionnement adéquat de la desserte routière couplé à de bonnes performances sur les modes ferroviaires et fluviaux permettra d'assurer la fluidité du transport des marchandises. La fluidité routière et la performance de temps de transit sont des paramètres essentiels pour fixer l'activité et développer l'emploi sur le territoire. L'accès au port de Fos ne peut être comme à ce jour éloigné de plus de 30 km du réseau autoroutier.

2. Dynamiser le report modal ferroviaire via un maillon routier efficace

2.1 Les caisses mobiles sont un gisement de flux pour voyager sur les trains

Outre l'amélioration de la desserte routière du port et des entreprises de la zone industrialo-portuaire, la liaison Fos-Salon a vocation à faciliter l'acheminement des marchandises en sortie des entrepôts logistiques et des usines implantés dans les secteurs en arrière du port (Feuillane, Distriport, Ventillon) et des zones Clésud, Saint Martin de Crau vers les terminaux ferroviaires.

Ces flux, souvent conditionnés en caisses mobiles, doivent pouvoir atteindre efficacement les terminaux ferroviaires. Cela concerne aujourd'hui un nombre significatif de circulations qui transitent entre la ZIP (Zone Industrialo-Portuaire) et les installations de Grans et Miramas (Clésud par exemple) jusqu'à Saint Martin de Crau. Le projet de liaison Fos-Salon est de ce point de vue un élément indispensable et dynamisant pour la massification sur des plateformes logistiques et pour le report modal de la route vers le rail.

2.2 Raisonner en système ferroviaire

Ce projet routier contribuera directement à l'amélioration des connexions des terminaux de transport combiné de Clésud et des faisceaux existants avec leur hinterland proche : Clésud et la ZIP de Fos avec les capacités de Ventillon, de la ZSP (Zone de Service Portuaire), de Distriport et des terminaux maritimes.

Favoriser la connexion routière à ces points d'accès au ferroviaire revient à mettre en place un cercle vertueux qui conduit à une massification des flux :

- Une augmentation des flux permet d'augmenter les fréquences et les destinations des dessertes ferroviaires.
- Une augmentation des fréquences et destinations réduisent les coûts et augmentent l'attractivité du mode ferroviaire.

Ce report modal repose sur un système de transport performant à l'échelle du territoire :

- Des accès routiers directs et efficaces
- Des terminaux/lieux de massification dans le Port mais aussi dans la couronne proche (zone de Grans et Miramas par exemple ...)
- Des complémentarités de flux continentaux et maritimes
- Un système ferroviaire robuste avec des faisceaux de gestion des trains capacitaires comme Miramas, Arenc ...

2.3 S'adapter aux demandes du secteur routier pour mieux massifier les volumes sur les trains

L'essor de la société T3M s'est construit sur une adaptation de l'offre ferroviaire aux exigences des transporteurs routiers. Et ce système a fait ses preuves ! Toutes les nuits T3M transporte sur ces terminaux en Provence l'équivalent de 300 camions. L'une des conditions à ce report modal est de proposer des fréquences élevées (5 départs par semaine) et surtout que l'accès routier à ces plateformes soit efficaces! La liaison Fos-Salon y contribuera.



Valenton – RS : chargement d'une caisse mobile par un reach stacker sur le terminal de Valenton.

3. La liaison Fos-Salon, une infrastructure « vertueuse » et à accès gratuit

3.1 Des camions plus vertueux

Il convient que cette infrastructure puisse facilement être fréquentée par des poids lourds à énergie alternative, que ce soit le GNV (Gaz Naturel pour Véhicule) /BioGNV ou bien à terme, par des poids lourds à motorisation Hydrogène.

L'avitaillement en GNV est déjà possible grâce à la station du Mât de Ricca, à proximité des zones logistiques de Distriport et de la Feuillane.

T3M et TAB soutiennent la création de nouvelles aires de services dédiées aux poids-lourds, incluant des stations GNV dans le secteur de la Fossette et à Clésud.

A plus long terme, l'utilisation de véhicules fonctionnant à l'hydrogène, éventuellement produit sur la ZIP elle-même, pourra se développer.

Aujourd'hui la flotte de camion de TAB est composée à 60% de camion fonctionnant GNV (soit plus de 50 camions).

3.2 Une infrastructure gratuite

Au-delà des différents tracés présentés dans le DMO (Dossier du Maître d'Ouvrage), pour jouer pleinement son rôle, il apparaît opportun d'envisager la gratuité d'utilisation de cette infrastructure. En effet, une option payante pourrait être contreproductive car elle inciterait certains poids lourds à utiliser le réseau secondaire. Cela irait à l'encontre de l'objectif d'éviter les centres urbains et d'éloigner la circulation routière des zones habitées.