

## Intermodalité et transition énergétique : des pistes pour l'action

### Webinaire 8 avril 2021 – Synthèse des tables-rondes

#### Table ronde n°1

### TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES MODES DE TRANSPORT

ANIMATRICE : CATHERINE BOUTEILLER (ALGOÉ)

Le verdissement des flottes est un des leviers pour atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des gaz à effet de serre. Les projets sont multiples, les avancées techniques concernent tous les types de motorisation et cette table ronde a pour objet de faire un panorama des initiatives régionales et des projets en cours ou à venir pour accélérer la transition énergétique du transport lourd de marchandises.

#### Principaux enseignements de la table ronde

ADEME (ANNE SOPHIE HERREBAUT)

Mme Herrebaut a présenté un panel de dispositifs d'aide aux projets de la thématique Transport en revenant plus spécifiquement sur les aides de l'ADEME liées aux projets de sobriété (Interlud) ; **d'efficacité** (programme Eve) et de **changement de technologie** (Appels à projets Auratrans, Tremplin, GNVolont'air et Ecosystèmes H2).

**Le dispositif « Objectif C02 les transporteurs s'engagent »** a permis de sensibiliser 3300 entreprises au niveau national depuis 2018, représentant 707 000 tonnes d'engagement de réduction de C02 / an. En Auvergne-Rhône Alpes, 147 entreprises sont chartées soit 20% des chartes signées au niveau national. Les actions privilégiées par les transporteurs concernent le suivi des consommations et

l'éco-conduite quand les chargeurs (volet Fret 21 du programme EVE) privilégient l'optimisation des taux de chargement et la collaboration avec des transporteurs engagés.

**Le programme Interlud** (INnovations TeRritoriales Et Logistique Urbaine Durable) a pour vocation de sensibiliser les acteurs publics et économiques d'un même territoire aux enjeux de la **logistique urbaine durable**, de créer des espaces de concertation et d'élaborer, ensemble, des chartes de logistique urbaine durable.

Pour plus d'informations : [www.interlud.green](http://www.interlud.green). Les contacts en Auvergne-Rhône-Alpes : Marion Cottet, [marion.cottet@cerema.fr](mailto:marion.cottet@cerema.fr) (collectivités) et Sébastien Desroques, [s.desroques@logistic-low-carbon.fr](mailto:s.desroques@logistic-low-carbon.fr) (acteurs économiques).

**L'appel à projet Tremplin**, siglé France Relance, accompagne les TPE et PME souhaitant investir rapidement dans des projets favorisant la



transition énergétique : diagnostic de flottes de véhicules d'entreprises, acquisition de véhicules utilitaires électriques, GNV, ou vélo-cargos électriques.

L'appel à projet régional **AURATRANS** permet de valoriser des projets d'innovation et d'expérimentation relatifs à la décarbonation des transports, en partenariat avec le pôle de compétitivité CARA. Ce programme permet d'identifier les thématiques émergentes : logistique urbaine, retrofit des véhicules. 2 exemples issus d'AURATRANS : l'autopartage de Véhicules Utilitaires Légers (VUL) propres en milieu urbain sur la région lyonnaise, et le Quai des énergies porté par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), station multi-énergie situé à l'entrée du port E. Herriot. ■

#### CARA (RÉMI BERGER)

**R. Berger** est revenu sur les enjeux de la décarbonation des transports et a présenté les solutions de véhicules neufs proposées par les constructeurs. Il a rappelé la part importante du parc diesel inférieur à l'Euro 6, considéré comme polluant au regard des ZFE et de Crit'Air.

Dans ce contexte, le **retrofit suscite un intérêt croissant**, dans la mesure où il favorise l'économie circulaire (prolongement de la durée de vie du véhicule), accélère la conversion des flottes en l'absence d'offre « constructeur » et valorise les investissements réalisés sur divers équipements du véhicule. Cet intérêt s'explique aussi par la publication de **l'arrêté du 13/03/2020** permettant à des professionnels de s'affranchir de l'aval du constructeur pour changer une motorisation thermique en **électrique (batterie ou pile à combustible)**.

Des interrogations demeurent cependant : bilans économique et écologique réel, homologation et responsabilité, durée du marché...d'où l'intérêt de tester et expérimenter des projets régionaux dans le cadre de l'appel à projet AURATRANS, à l'instar de Néotrucks qui vise à retrofiter des tracteurs anciens de Renault Trucks en tracteurs de

parcs électriques.

Le pôle de compétitivité CARA a réalisé en 2020 une étude relative aux marchés potentiels du retrofit : c'est une solution disponible aujourd'hui mais encore en cours de R&D. Les offres commercialisées sur catalogue sont encore rares, et les acteurs manquent de recul sur le bilan économique. L'impact du retrofit apparaît positif si les cas d'usages et la technologie sont bien définis et adaptés.

CARA initie un groupe de travail sur le sujet et invite les fédérations de transporteurs à se rapprocher du pôle de compétitivité dans le but d'imaginer quels projets de retrofit de camions diesel et GNV pourraient être envisagés à court terme. ■

#### GRDF (GLADYS MONTAGNOLE)

Pour **Mme Montagnole** la solution GNV/BioGNV devient une **véritable alternative pour les véhicules lourds supérieurs à 3,5T** avec un usage qui a triplé depuis 4 ans. La mise en place progressive d'un écosystème station/véhicules/utilisateurs explique cette montée en puissance : le maillage de stations publiques et privées (**19 stations publiques et 36 stations privées**) soutenu grâce à l'appel à projets GNVolont'Air, l'éligibilité des véhicules gaz aux vignettes Crit'air « zéro émission » ou Crit'Air1, l'offre constructeur étoffée et accessible du point de vue de l'investissement selon une analyse en coût global (malgré un surcoût à l'achat de 10 à 30%).

La mobilité au gaz apparaît aujourd'hui une **solution pérenne** du fait du développement de la production de biométhane à l'échelle régionale (160 GWh, soit la consommation moyenne de 350 PL ou 700 bus/cars) supérieure à la demande mobilité gaz. Les possibilités de production de bio méthane en région pourraient être multipliées par 10 d'ici 3 ans (1,7 TWh envisagées en 2023).

Le développement du GNV s'explique aussi par le rôle **pionnier d'entreprises régionales**

(transports Mejean, autocars Berthelet, SATM...) et le volontarisme de certaines collectivités en matière de conversion de flottes (transport urbain, bennes à ordures ménagères). **Les leviers d'amélioration en direction des entreprises et des collectivités** portent sur la conduite du changement, l'identification des véhicules adaptés selon l'usage, l'orientation vers les aides à l'équipement (suramortissement fiscal) et les financements (nouvel appel à projet GNVolont'Air ciblant les territoires non encore équipés de stations d'avitaillement). Enfin, les **sujets d'actualité** de la filière GNV concernent l'évolution réglementaire (revalorisation du PTAC pour compenser le poids du gaz, l'évolution des plages horaires de livraison pour les véhicules propres) et la Recherche & Développement sur de nouveaux véhicules : toupie béton, camion-benne équipé d'aspiratrice, hydro-cureuse. ■

CONSEIL RÉGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES (JULIEN SEMELET)

**M. Semelet** a présenté la dynamique entourant la mobilité hydrogène, à travers le projet **Zero Emission Valley (ZEV)** initié en 2019. L'originalité du projet réside dans un partenariat public-privé (participation dans la SAS Hymulsion) visant à déployer 20 stations Hydrogène (H2) et une flotte de 1200 véhicules. A l'heure actuelle, 2 stations sont installées (Chambéry et Clermont Ferrand), 5 stations sont précommandées, 450 intentions de commandes de véhicules légers ont été exprimées. Compte tenu de l'arrivée tardive des véhicules légers sur le marché, de leurs prix encore élevés, et du manque d'optimisation de certains coûts, la Région a étendu récemment le périmètre du projet ZEV à la mobilité lourde dans le but d'améliorer le modèle économique de la société commerciale par une consommation accrue d'hydrogène. Gage d'exemplarité en matière de mobilité propre, **le conseil régional a prévu d'investir 200 M€ pour expérimenter l'hydrogène sur la mobilité lourde**. Pour ce faire, la région souhaite jouer un rôle d'ensemblier en agrégeant les

candidatures via la création de 4 écosystèmes régionaux :

- Pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (dont le conseil régional) : 50 autocars rétrofités déployés d'ici 2023/2024,
- Trains : 3 rames H2 sur des lignes à l'ouest de la région,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : ligne Lyon/Trévoux envisagée,
- Bus et bennes à ordures ménagères : les collectivités intéressées sont invitées à se manifester,
- Camions : souhait d'aboutir à des engagements d'entreprises (incluant engins élévateurs)

Enfin, dans un souci d'optimisation des prix, la production de l'hydrogène pourrait être mutualisée à travers 3 grands bassins de vie (Clermont, Grenoble, Lyon) alimentés par des électrolyseurs centralisés. ■

VNF (CÉCILE COHAS)

Sur le secteur fluvial, Mme Cohas a évoqué la problématique de la durée de vie des bateaux (60 ans), qui oblige à se mobiliser dès à présent pour répondre aux attentes réglementaires et collectives de demain. Depuis le 1er janvier 2019, le règlement EMNR (dédié aux moteurs d'engins mobiles non routiers) encadre les engins motorisés non routiers. Il constitue un véritable « saut technologique » en imposant des motorisations équivalentes à des Euro5/ Euro6 sur les bateaux. Au-delà d'EMNR, les objectifs de la stratégie nationale bas carbone nécessitent d'identifier les technologies et les énergies qui seront disponibles dans le mix énergétique à plus long terme. Dans ce cadre, VNF a le souci de définir les solutions réellement durables en réalisant pour chacune d'entre elles un bilan carbone global.

Les options de verdissement, de technologies et de carburants sont et seront différentes selon les typologies de bateaux et leurs usages. Plusieurs options de verdissement



s'offrent ainsi aux opérateurs :

- le **branchement à quai** pour les temps passés à quai (paquebot, transfert, manutention) est une solution facilement et rapidement déployable,
- les **systèmes d'amélioration de l'efficacité énergétique** des bateaux existant : par exemple des systèmes de récupération de chaleur, le changement de carburant (biocarburant, GTL), l'amélioration du rendement des moteurs (40 à 50 % de pertes),
- le **rétrofit et les constructions neuves** : le rétrofit semble plus raisonnable en terme d'économie circulaire mais il peut s'avérer plus coûteux que la construction d'un nouveau bateau. C'est un sujet en devenir, au même titre que **l'hybridation**,
- la **propulsion électrique** sur des bateaux de petite puissance (services de logistique urbaine) est d'ores et déjà réalisable

avant le passage à d'autres carburants plus innovants : hydrogène, méthanol, ammoniac.

Pour VNF, la question de l'hydrogène est réellement pertinente et fait l'objet d'investigations car elle peut accroître l'autonomie des bateaux et de ce fait la durée des trajets par rapport aux options en tout-électrique. VNF œuvre à la **construction d'une filière de la transition énergétique pour le transport fluvial** et bénéficie de l'expertise d'un **écosystème régional performant** (entreprises, CEA, IFSTTAR, IFPEN...) pour engager des travaux collaboratifs visant à tester les solutions évoquées et à modéliser les scénarios de verdissement en fonction des diverses options. Ces travaux prospectifs ont un écho national dans la mesure où le bassin Rhône-Saône joue un rôle novateur sur le sujet du verdissement des flottes fluviales. ■

## Question/réponse

**Question :** *Pouvez-vous donner des notions de coût de rétrofitage pour les PL, en GNC ou en hydrogène ?*

**Réponse de R. Berger :** La réponse est complexe car cela dépend du nombre de véhicules sur lequel on souhaite «amortir» l'investissement R&D. Sur la partie PL, nous n'avons pas une vision très claire du nombre de véhicules accessible, il est difficile d'afficher un prix alors que l'on ne dispose pas d'un kit sur étagère disponible et homologué. Ce n'est clairement pas le même prix entre un retrofit GNV et un retrofit H2 (PAC), puisque les systèmes de piles à combustible (PAC) sont à des coûts très importants encore, lorsqu'ils existent ! CARA a lancé avec les fédérations de transporteurs un projet pour identifier «de bons candidats» à retrofiter, avec un nombre important de véhicules disponibles, pour définir ce que serait le cout d'un retrofit de ces camions. Les partenaires de CARA chiffreront alors le coût du type de retrofit par véhicule, par marque puis pour chaque déclinaison spécifiée.

**Question :** *pourquoi tant d'abandon des gammes de PL au gaz de la part des constructeurs ?*

Réponse de Rémi Berger : Que ce soit pour les véhicules légers ou les véhicules lourds, si on veut atteindre les objectifs européens de réduction du CO2, les constructeurs n'ont d'autres choix que d'électrifier, d'où l'abandon par certains constructeurs des véhicules au gaz (l'hybride n'étant pas forcément pertinent sur les poids lourds).

Réponse de Gladys Montagnole : Pour autant, certains constructeurs (Iveco, Scania...) confirment leur engagement en faveur du gaz.

**Question :** *Quel est votre point de vue sur les biocarburants : B100, XTL... ?*

**Réponse de Rémi Berger :** Ce peut être une bonne solution, la problématique principale étant de ne pas monopoliser trop de surface agricole vivrière. Le B100 nécessite très peu d'investissement au niveau du véhicule pour être adapté et peut représenter une bonne solution de transition sur des volumes réduits. D'autres solutions telles que la valorisation des déchets pour la production de biométhane.

**Question :** *Une étude de carbone 4 a conclu que l'usage de l'hydrogène était plus pertinent sur la mobilité très lourde (et les usages industriels). Pourquoi intégrer la mobilité légère dans le projet ?*

**Réponse de Julien SEMELET :** Le projet ZEV est une démarche pionnière, initiée en 2018 sur la mobilité légère, en profitant de l'opportunité d'un AAP de l'UE et de l'existence de véhicules H2 Kangoo électriques avec un Kit prolongateur H2, ces véhicules étant fabriqués par une entreprise régionale Symbio. Si le projet avait été initié en 2021 il aurait intégré sûrement les véhicules lourds. Les VUL restent très intéressants notamment en prévision de la lutte contre la pollution de l'air et la mise en place des ZFE. L'H2 reste à mon sens pertinent pour les véhicules lourds et pour les VUL dans la mesure où l'H2 est bien fabriqué à partir d'ENR.

## DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ : ENJEUX ET LEVIERS

ANIMATRICE : NATHALIE MATTIUZO (SAMARCANDE-INDIGGO)

L'intermodalité est au cœur d'enjeux importants de transition énergétique, de compétitivité et de connexion au Monde. Ces enjeux se posent avec une acuité particulière en région Auvergne-Rhône-Alpes qui est à la fois une grande région économique, un carrefour européen et une terre de contrastes avec des espaces singuliers. Cette seconde table-ronde est ainsi consacrée aux services multimodaux, aux portes d'entrée sur les réseaux ainsi qu'à leur articulation avec les supply-chains des chargeurs.

### Principaux enseignements de la table ronde

CONSEIL RÉGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES (CAROLINE MUSCELLA)

Mme Muscella présente les dispositifs au service des acteurs souhaitant développer le report modal dans leurs activités. Elle a rappelé la **stratégie régionale en matière de fret et de logistique désormais intégrée au SRADDET**. Celui-ci fixe un certain nombre d'objectifs : valoriser le corridor Rhône-Saône, réaliser des grands projets pour renforcer les échanges Est-Ouest et Nord-Sud, désenclaver les territoires ruraux et de montagne, améliorer la performance des points de rupture de charge en renforçant les grands équipements d'intermodalité, soutenir les expérimentations et les innovations en matière de mobilité. Le SRADDET fixe également un certain nombre de règles en matière de préservation du foncier stratégique. Pour concilier la nécessité de disposer de foncier logistique avec la logique de préservation du foncier et de zéro artificialisation nette, l'objectif n'est pas de geler l'intégralité du foncier en bord à voie d'eau ou embranché fer, mais **d'accompagner les collectivités locales dans l'identification et la préservation du foncier stratégique** permettant d'optimiser la connexion avec le réseau d'infrastructures de transport.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la région dispose de différents leviers d'action et moyens financiers (accord de relance Etat-Région, CPER régional, CPIER Rhône-Saône et FEDER) qui se traduisent par une série de dispositifs d'aides relatifs à :

- l'amélioration de la performance des plateformes multimodales (transbordement fer – fleuve – route) (3,1M€ depuis 2015, 12,75M€ prévus sur 2021-2022),
- la création / modernisation des installations terminales embranchées (3,3M€ depuis 2018, puis 2 à 5M€ par an),
- la rénovation des lignes capillaires fret (6, 3M€ depuis 2019, 11,4M€ prévus sur 2021-2022),
- d'autres investissements en faveur du fret et de la logistique (10,76M€ prévus sur 2021-2022 pour la desserte des ports, triages ou voies de service, création d'une nouvelle plateforme d'autoroutes ferroviaires, aménagements d'axes...)
- le soutien aux innovations logistiques (nouvelles motorisations, économie circulaire, innovations matérielles).

En matière fluviale, la Région développe une approche spécifique dépassant l'approche infrastructurelle afin d'appuyer le développement de la logistique fluviale. ■

### UGITECH (HERVÉ DOREL)

M. Hervé Dorel a présenté sa démarche de développement du transport multimodal « rail-route ». Ugitech, entreprise savoyarde disposant de 5 sites sur la région et livrant 3000 clients répartis dans 80 pays, transporte un volume d'environ 200 000 tonnes par an, soit 100 camions par jour planifiés et 10 containers en partance des sites Ugitech.

L'objectif fixé en 2017 était de développer le transport intermodal pour atteindre 20 000 tonnes (10% des volumes transportés) en 2 ans. Cet objectif a été atteint et le prochain consistera à atteindre 20% des volumes transportés à un horizon de 3 à 4 ans.

Pour y parvenir, la société a réalisé quelques essais de faisabilité, afin de valider la solution. Elle a ensuite communiqué auprès de ses équipes commerciales et de ses clients pour les rassurer. Et enfin, elle a cherché à mieux intégrer ses flux de transports en amont de la Supply Chain afin d'optimiser les délais d'acheminement. ■

### GRUPE COMBRONDE (FABIEN COMBRONDE)

**M. Fabien Combronde** retrace le cheminement du groupe Combronde pour devenir un opérateur de transport multimodal reconnu. M. Combronde a présenté le virage stratégique pris depuis 2012 par son entreprise, acteur auvergnat du transport routier et de la logistique depuis 75 ans, qui s'est donc transformé en opérateur de transport combiné par le développement de solutions rail-route destinées à relier l'Auvergne aux 2 principaux ports français (Marseille-Fos et le Havre).

Depuis 2012, l'entreprise a ainsi dû faire évoluer sa culture de transporteur routier en intégrant de nouvelles contraintes liées aux spécificités de la logistique ferroviaire, aux engagements financiers et contractuels plus

lourds et à une qualité de service plus difficile à maîtriser (puisque en partie attachée au réseau).

En 2018, le groupe a pu s'implanter sur le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône, lui permettant d'assurer une connexion avec le corridor rhodanien et ainsi proposer de nouvelles capacités et une nouvelle complémentarité avec les services routiers existants.

Sur le périmètre AuRA, le report modal a atteint en 2021 800 trains par an (1500 trains à une échelle un peu plus globale). À partir de 2021 le groupe va développer depuis Loire-sur-Rhône une activité fluviale permettant de déployer une offre tri modale, avec un transfert de 35000 tonnes par an de la route vers le fleuve.

À travers son développement multimodal, le groupe Combronde espère apporter une vision différente de la chaîne logistique à ses clients. Elle contribue au développement d'une offre commerciale complète, durable et compétitive, allée à une haute qualité de service (report modal plus fiable et plus agile grâce à la maîtrise de la traction ferroviaire) susceptible de répondre aux attentes grandissantes des industriels et des chargeurs. Dans le domaine social et environnemental, M. Combronde constate une profonde évolution des donneurs d'ordre, qui sont de plus en plus sensibles à l'impact environnemental de leurs supply chain. Face à ces évolutions, le rôle des transporteurs est de proposer des alternatives, de redonner de la confiance aux chargeurs en jouant sur la complémentarité entre les modes de transport, y compris en remettant les camions sur la route en cas d'aléa. Enfin, M. Combronde note l'absence de formation et de filière spécialisée en matière de transport combiné, il estime que le développement d'une offre de ce type répondrait à un véritable besoin, et serait à intégrer aux réflexions relatives à l'intermodalité. ■



### MEDLINK PORTS – VNF (CÉCILE AVEZARD)

En tant que présidente de Medlink Ports, **Mme Avezard** a présenté l'action de cette association ainsi que sa stratégie pour l'avenir. Medlink Ports regroupe les ports fluviaux de l'axe Rhône-Saône, les ports maritimes de Marseille et Sète, le port de Toulon, (connecté à l'axe par le ferroviaire), les opérateurs des réseaux massifiés que sont VNF, la CNR et SNCF réseau, ainsi que les clients et usagers du réseau. A l'heure actuelle, l'activité de l'association vise à coordonner les actions de chaque membre, au sein d'un ensemble d'acteurs assez distincts. Son action se concentre autour de deux volets très opérationnels :

- des actions de promotion autour de l'intérêt du fluvial et du ferroviaire,
- le développement de services et de prestations aux utilisateurs du fluvial.
- ces deux volets sont amenés à être complétés dans les prochaines années par des actions à l'échelle de l'axe Rhône-Saône visant à :
- développer la performance portuaire (maritime et fluviale, en termes de qualité de services, d'horaires, délai de traitement, de coûts...)
- coordonner le développement des flux actuels et de nouveaux flux
- coordonner les investissements nécessaires dans les infrastructures
- accompagner le verdissement des flottes, la transition énergétique et numérique de l'activité

À terme, le développement d'un collège institutionnel intégrant les régions, les métropoles et les principales intercommunalités pourrait permettre à Medlink de devenir le territoire logistique organisé de l'axe Rhône-Saône.

**Mme Avezard** a également évoqué durant la séance de questions-réponses la mission que lui a confié le ministre des Transports, en tant que présidente de Medlink Ports. Cette mission a pour objectif d'identifier les freins à lever pour redynamiser le transport fluvial à

partir des points d'entrée maritime et au sein de l'hinterland sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. Des propositions opérationnelles seront formulées pour remédier aux difficultés rencontrées. Dans ce cadre, il apparaît nécessaire d'organiser la coordination des acteurs opérationnels de terrain, en symbiose avec le territoire et dans un esprit de dialogue avec l'Etat, ce dernier disposant de certains leviers (réglementaires et fiscaux). Le rapport, remis au ministre durant l'été 2021, présentera ainsi les attendus, les actions et les leviers envisageables, en précisant ce qui relève de chaque type d'acteur. ■

### DGITM (XAVIER-YVES VALÈRE)

**M. Valère** a tout d'abord insisté sur l'importance de tels moments d'échange, dans la mesure où les questions de transport et de logistique concernent des systèmes multi-acteurs au sein desquels la coordination et la compréhension sont essentielles. Dans le prolongement des recommandations du rapport Daher/Hémar et la création de l'association France Logistique, M. Valère a ensuite présenté les objectifs fixés au comité interministériel à la logistique de décembre 2020 visant à co-construire une feuille de route par le biais d'un dialogue accru entre les secteurs publics et privés : si le transport de marchandises relève de l'initiative privée, il subit de nombreuses transitions devant être anticipées et facilitées par une politique interministérielle dédiée et visible. Celle-ci se décline en un plan de 16 mesures (décrites dans le dossier de presse consultable ici : <https://www.ecologie.gouv.fr/dossier-presse-comite-interministeriel-logistique-cilog>), pour un budget de 1,7 milliards d'euros. Ces mesures s'articulent autour de trois grands axes :

- soutenir la décarbonation du transport de marchandises et accompagner la reprise d'activité des entreprises de la filière logistique,
- renforcer l'attractivité du territoire français et favoriser la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces sur

le plan environnemental, Renforcer l'attractivité du territoire français pour la construction d'entrepôts logistiques

- soutenir les points d'entrée et de sortie des marchandises conformément à la stratégie nationale portuaire

Le comité interministériel a vocation à se réunir au moins une fois par an pour rendre compte de l'avancement des travaux (sur les nouvelles motorisations dans le transport routier, la logistique urbaine durable, le e-commerce, l'avancée de l'écolabel, le PIA4 etc.), définir un calendrier et valoriser les actions réalisées. ■

## Question/réponse

**Question :** Quelles sont les lignes capillaires fret sauvées et celles qui sont menacées ?

**Réponse de R. Berger :** La réponse est complexe car cela dépend du nombre de véhicules

**Question :** *Quelles sont les lignes capillaires fret sauvées et celles qui sont menacées ?*

**Réponse de la DREAL :** les lignes capillaires fret font l'objet d'un suivi particulier Etat/Région/SNCF Réseau en lien avec les préfets concernés. Les lignes pour lesquelles des co-financements ont été finalisés sont : Ambérieu-Lagnieu ; Albertville-Ugine ; Neussargues – Saint Chély d'Apcher ; Volvic-Le Mont Dore (1<sup>e</sup> phase de travaux). L'accord de relance Etat-Région Auvergne-Rhône-Alpes signé le 16 janvier 2021 concerne les lignes :

- Saint-Just-sur-Loire – Saint-Just-saint-Rambert,
- Vichy - Puy Guillaume,
- Vichy – Cusset,
- Riom – Volvic,
- La Ferté-Hauterive – Saint-Pourçain-sur-Sioule,
- Volvic – Le Mont Dore (2<sup>nd</sup>e phase de travaux).

**Question à M. Combronde :** *le mode fluvial peut-il être intégré à la stratégie d'intermodalité du groupe Combronde?*

**Réponse de M. Combronde :** c'est dans notre stratégie d'utiliser un outil disponible sur la plateforme, après c'est une nouvelle activité qui va démarrer et qui peut, ou pas, appeler d'autres opportunités...

**Question à M. Combronde :** *Quelle est la nature du trafic fluvial au départ de Loire s/Rhône, dans la mesure où, à ma connaissance, le site ne dispose pas de portique permettant des charger des conteneurs sur bateau.*

**Réponse de M. Combronde :** C'est du vrac, équivalent matériaux de construction.

