



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
AUVERGNE-  
RHÔNE-ALPES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **WEBINAIRE « INTERMODALITÉ & TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : DES PISTES POUR L'ACTION »**

Jeudi 8 avril 2021 – Organisé par la DREAL Auvergne Rhône-Alpes

# Déroulé

## **14h30 : Mot d'accueil et introduction**

Éric TANAYS, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

## **14h40 : Principaux enseignements de l'étude « *État des lieux du système logistique régional* »**

Nathalie MATTIUZZO, Samarcande – Indiggo

## **15h05 : Table-ronde n°1 « Transition énergétique des modes de transport »**

Mme Anne-Sophie HERREBAUT-BANSE, M. Rémi BERGER, Mme Cécile COHAS, Mme Gladys MONTAGNOLE, M. Julien SEMELET

Animée par Mme Catherine BOUTEILLER

## **16h05 : Pause**

## **16h10 : Table-ronde n°2 « L'intermodalité »**

Mme Cécile AVEZARD, M. Jean-Christophe BAUDOUIN, M. Fabien COMBRONDE, M. Hervé DOREL, Mme Caroline MUSCELLA, M. Xavier-Yves VALERE

Animée par Mme Nathalie MATTIUZZO

## **17h05 : Présentation de la stratégie nationale fret ferroviaire**

M. Vincent FERSTLER, chef du bureau du fret ferroviaire et des transports combinés – DGITM

## **17h15 : Conclusion**

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

# Introduction



Eric TANAYS,

*Directeur régional  
délégué, DREAL  
Auvergne-Rhône-  
Alpes*

# Principaux enseignements de l'étude « *État des lieux du système logistique régional* »



Nathalie MATTIUZZO,  
*Directrice d'études  
Samarcande – Indigo*



## Une étude pour ancrer l'importance de la logistique

**OBJECTIF (2017) :** fournir une vision globale du fait logistique et de ses enjeux après la création de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le prolongement de Stratégie France Logistique 2025 et dans un contexte d'élaboration du SRADDET

- **Logistique essentielle à la compétitivité des territoires & les entreprises**
- **Dimensions plurielles : infrastructures & services, aménagement, transition énergétique, développement**
- **Enjeux sociétaux :** l'emploi, la qualité de l'air, usage du foncier
- **Enjeux économiques & commerciaux :** performance des supply-chains, la connexion au monde, l'adaptation aux marchés
- **Innovations**



Fonctionnement de la ville



Raréfaction des ressources



Equilibre des territoires



## Une étude partenariale

### *Associer*

- *Les acteurs de la logistique sur le territoire (filières & opérateurs)*
- *Les acteurs publics*

*Co-construire un diagnostic partagé  
Favoriser l'innovation et la  
performance économique et  
environnementale*

Une vision globale,  
systémique et  
prospective

Connectée aux réalités et  
spécificités des filières  
économiques

Connectée aux  
spécificités  
territoriales

### Entretiens

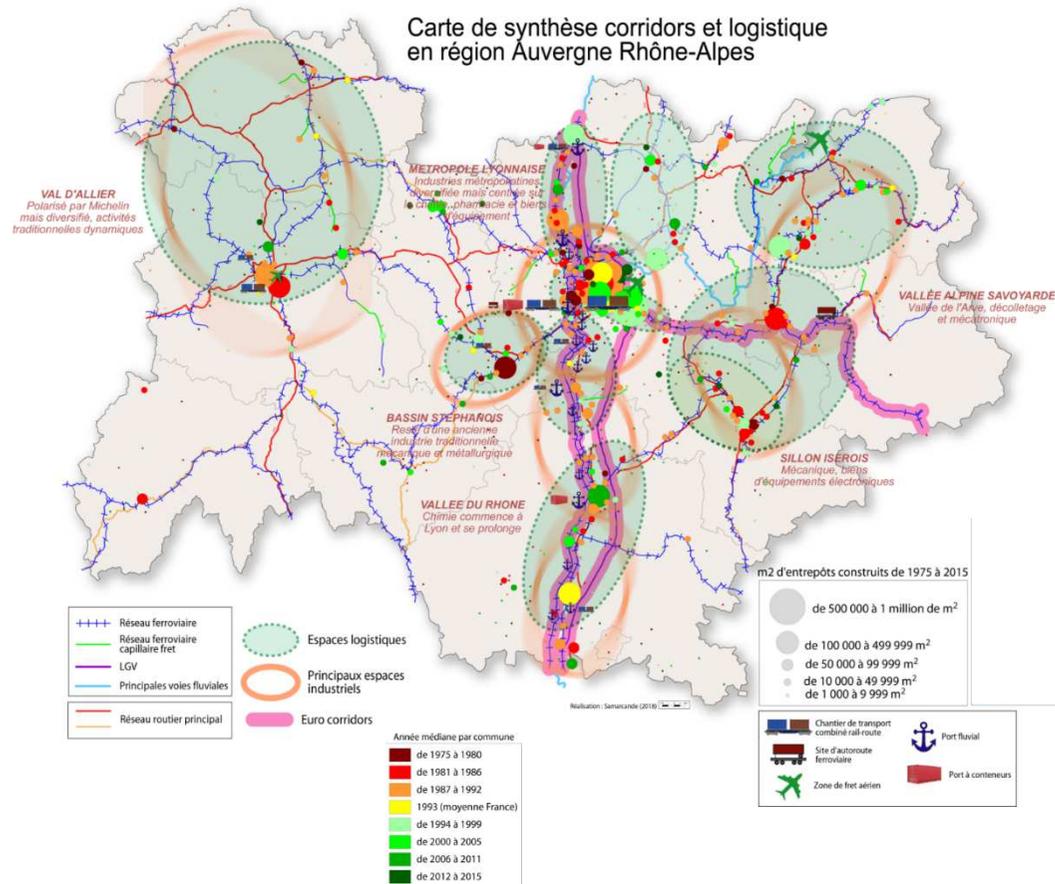


# Une logistique et des enjeux en ligne avec le profil de la région



\* Trafics domestiques 2006, Sitram

# Des enjeux généraux et des enjeux spécifiques

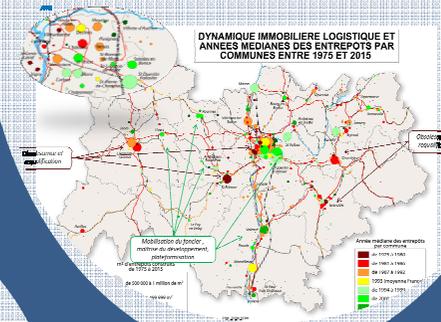


# Cinq enjeux majeurs

EMPLOIS  
&  
RECRUTEMENT



FONCIER LOGISTIQUE  
&  
PLATFORMISATION



PROMOTION  
&  
SENSIBILISATION

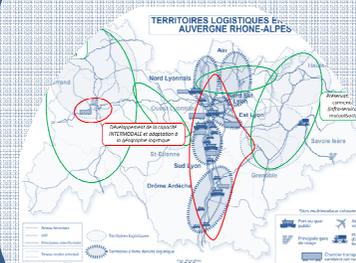
LA SUPPLY CHAIN  
C'EST QUOI?



ANIMATION  
&  
PARTAGE D'EXPERIENCE



MULTIMODALITÉ



## Le foncier logistique

**Constat : un déficit de moyens d'objectivation & de partage des enjeux**

**Actions : observation de la logistique, du foncier, du stocks d'entrepôts & zones**

- Atlas des zones d'activités
- Identification des friches
- Etat des lieux et suivi de l'obsolescence
- Cartographie(s) interactive(s)
- Suivi des grandes implantations
- Connaissance des besoins (enquêtes, sondages)

**Constat : concurrence de projets, artificialisation, foncier à préserver,...**

**Actions :**  
- prise en compte de la logistique dans les documents d'orientation  
- **gouvernance logistique**

- Prise en compte de la logistique dans les documents cadre et opérations d'aménagement remarquables

**Constat : difficulté à mobiliser du foncier pour la logistique**

**Actions : Aides, sensibilisation, réflexion sur un EPF logistique**

- Réflexion - innovations sur le portage du foncier

**Constat : éloignement & déficit d'accessibilité**

**Actions : mise en œuvre de services publics et/ou privés**

### **Couplage des schémas LOGISTIQUE & INTERMODAUX**

**Constat : des terminaux en limite de capacité et des territoires privés d'offres**

**Actions : anticipation des besoins et identification des territoires à enjeux**

- Schéma de l'intermodalité

## La connaissance, la promotion, la sensibilisation

**Constat : une méconnaissance des acteurs « institutionnels »**

**Actions : Animation – « Formation »**

**Constat : une méconnaissance du « grand public »**

**Actions : diffusion d'informations, échanges avec les centres de recherche et le réseaux d'éducation**

**Constat : déficit d'image et difficultés de recrutement**

**Actions : promotion des métiers**

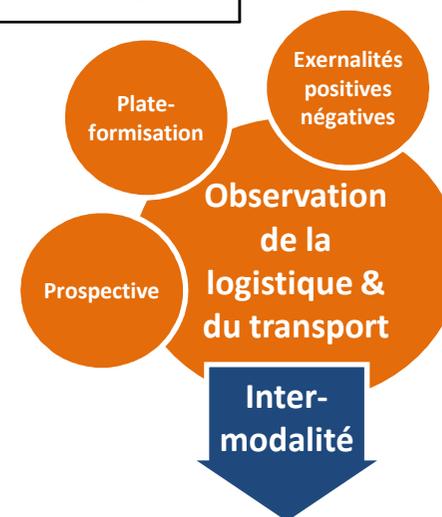
- Salons
- Guides des métiers
- Rencontres entre les entreprises et le public
- Visites de sites, stages et démonstrateurs

**Constat : déficit de données d'objectivation un vide statistique sur le mode ferroviaire**

**Actions : Observation, trafics, usages, potentiels**

**Constat : méconnaissance des offres**

**Actions : Recueil et diffusion de l'information**



# 5 rapports



**Bibliographique**  
*Partager  
des  
ressources*



**DIAGNOSTIC**  
*Objectiver les enjeux*



**ATELIER**  
*Ecouter les  
acteurs pour faire  
ensemble*



**PÔLES**  
*Prendre en compte  
les spécificités*



**ENJEUX**  
*Construire  
une feuille de route*

## Questions / Réponses – 15'

# Table-ronde n°1 : « Transition énergétique des modes de transport »



Animée par Catherine BOUTEILLER,  
*Algoé Consultants*



Rémi BERGER  
*Pôle de compétitivité  
CARA*



Anne-Sophie  
HERREBAUT-BANSE  
*ADEME AuRA*



Julien SEMELET  
Région AuRA

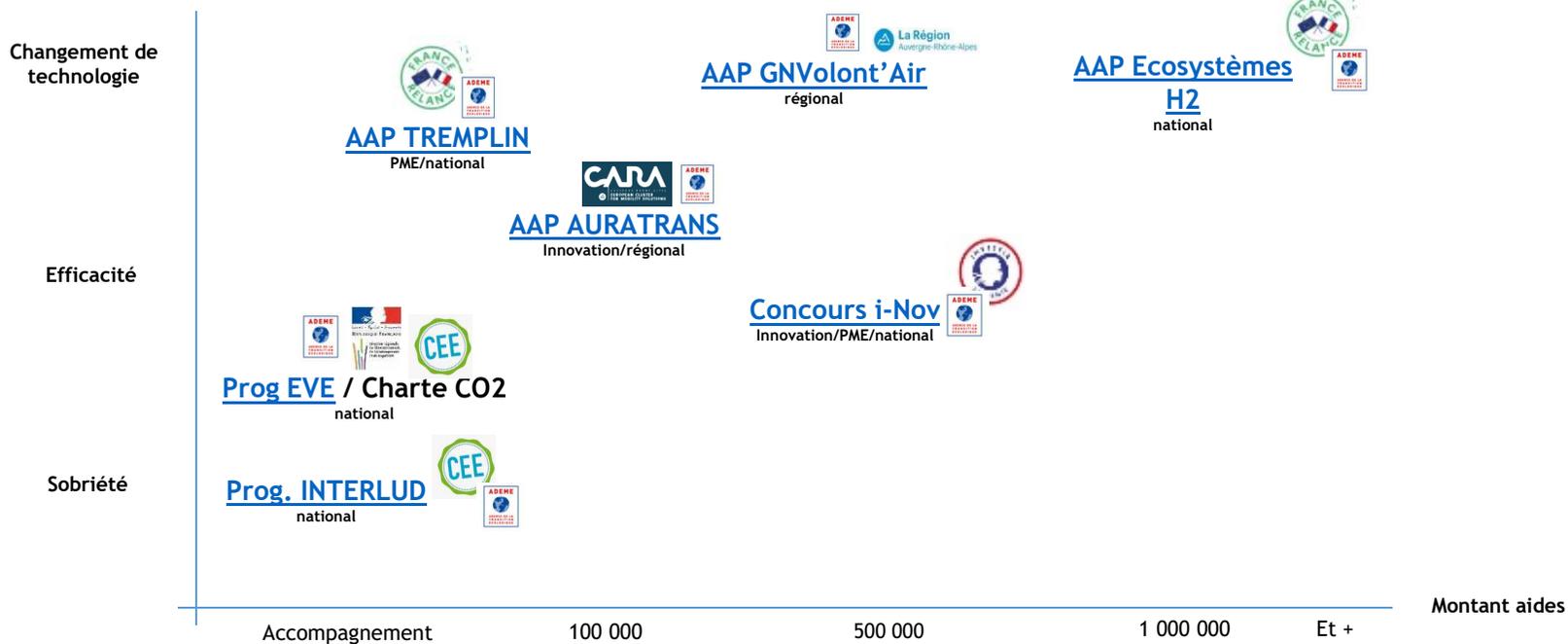


Gladys MONTAGNOLE  
*GRDF*



Cécile COHAS  
*VNF*

# Aides aux projets de la thématique « Technologies de Transport »



# CARA

AUVERGNE - RHÔNE - ALPES



EUROPEAN CLUSTER  
FOR MOBILITY SOLUTIONS

## Décarbonation de la logistique

8 Avril 2021

Actions mises en place avec le soutien de:



Labellisé :



Représentant de la :



## Contexte et solutions existantes

2 approches complémentaires :

### › Politique globale - Décarbonation

- › Réduction de l'empreinte carbone
- › Effet : réchauffement climatique

### › Politique des ZFE – qualité de l'air locale

- › Réduction de polluants locaux
- › Bannissement :
  - › Crit'air 3 et + à cours termes
  - › Crit'air 2 a + ou – 5 ans

### › Solutions en véhicules neufs :

- › Une offre Véhicules électriques à batterie et hybrides en forte croissance pour



- › Des solutions GNV/bio GNV pour le transport Lourd



- › Des solutions Hydrogènes émergentes en VUL et à venir sur PL



## Le Retrofit : une alternative écologique crédible ?

Part véhicules diesel « récents » <€6 importante

Retrofit = modification de la motorisation d'un véhicule

2 situations :

Retrofit Thermique – Thermique « propre » : GNV ou Hydrogène => autorisation du constructeur

Retrofit Thermique – Electrique (Batterie ou PAC) : Arrêté du 13 mars 2020

Intérêt :

- Economie Circulaire
- Accélération de la conversion de flottes en l'absence de constructeur en alternative d'offre « constructeur »
- valoriser l'investissement sur le véhicule



Interrogation :

- Bilan économique ? coût de développement , de certification ou d'homologation, d'industrialisation, d'installation
- Homologation et responsabilité : pas de recul sur le processus
- Bilan écologique réel : revalorisation des éléments démontée ? Impact des nouveaux éléments ?
- Durée du marché ?

# Le retrofit électrique

Limité à la ZFE et pour des cycles de vie adaptés au retrofit électrique (Ville, BUS/Autocar, distribution en ville, véhicule spéciaux).  
Les cycles extra-urbain sont peu adaptés au retrofit électrique avec les capacités des batteries actuelles.



Le retrofit des VL est adapté aux véhicules de grandes séries dont les variantes sont clairement définies par les constructeurs et pour les VL de grande valeur résiduelle (prestige, Véhicule ancien)



Le retrofit des VL et VUL ayant subi des transformations structurelles est très attractif du fait de leur valeur et de leurs usages (équipement électrique, adaptation impactant le véhicule électrique série, aménagement spécifique). Les véhicules aménagés ont un vide sur offre (impasse constructeur).



Le retrofit des Bus/autocar est rentable si la valeur résiduelle du véhicule est importante et si l'autonomie réelle du véhicule permet une utilisation « équivalente » au thermique



le retrofit des PL distribution est difficilement rentable : plus des trois quart du coût d'un véhicule électrique est lié à la chaîne de traction électrique. La récupération de l'ancienne base châssis ne représentera qu'une très faible économie (10 à 20 k€).

Si les équipements de carrossage sont coûteux, (grue...), ils peuvent toujours être transféré sur le nouveau camion électrique.



## Retrofit Hydrogène:

Ne semble pas adapté pour l'instant ( disponibilité, maturité et robustesse sont à prouver, Le coût du système est très important, disponibilité du H2 ne permet pas un déploiement généralisé).

## Point d'attention:

→ l'intérêt du retrofit est lié à l'usage.

→ Marché du retrofit est limité dans le temps en fonction des réglementations liées aux renouvellements des parc (ex: LTECV)

→ La formation du réseau de maintenance est nécessaire et est en cour du fait de l'introduction à l'électromobilité.



## **Synthèse:**

→ L'impact du retrofit est **positif** si les **cas d'usages** et la **technologie** sont bien **définis et adaptés**.

carareu



**Merci pour votre attention !**

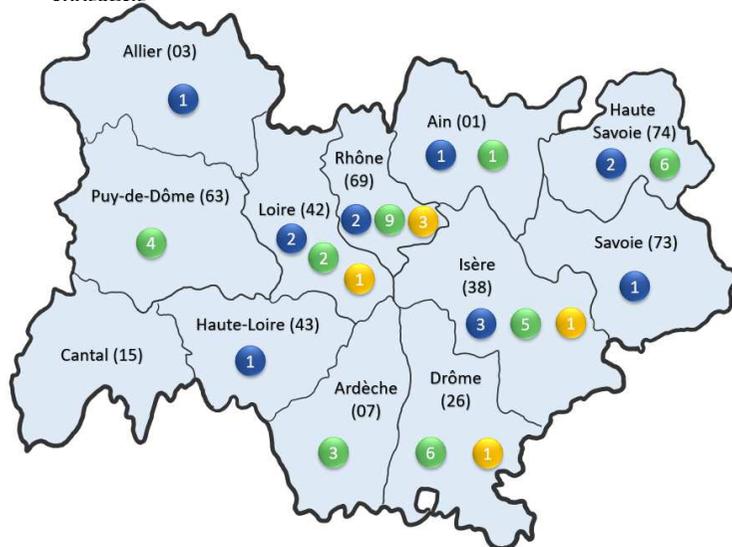
**Cara**  
1 Boulevard Edmond Michelet  
69372 Lyon Cedex 08

**+33 (0)4 51 08 40 20**  
**[www.cara.eu](http://www.cara.eu)**

**CARA**

## Stations GNV bio GNV publiques en Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFET  
DE LA RÉGION



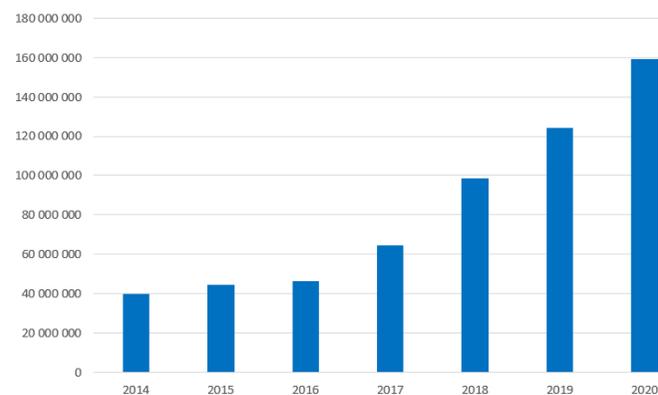
En service :

- 13 Station GNC publique
- 36 Station GNC privée
- 6 Station GNL publique

En projet :

- ▲ 14 Station GNC en projet
- ▲ Station GNL-C en projet

## Evolution consommation annuelle GNV bioGNV Région AURA en kWh, entre 2014 et 2020



Part de consommation bioGNV au plan national : 17%



# Zero Emission Valley 'ZEV'

Un projet de mobilité hydrogène  
en Auvergne-Rhône-Alpes

*Julien SEMELET – Responsable du service  
Expertise – Région AURA  
[Julien.semelet@auvergnerhonealpes.fr](mailto:Julien.semelet@auvergnerhonealpes.fr)*



La Région  
Auvergne-Rhône-Alpes



Zero Emission Valley



## Le projet Zero Emission Valley : déploiement de la mobilité légère H2

Partenariat public privé innovant : Projet de 70 M€ dont 10 M€ de l'UE

Société commerciale SAS Himpulsion pour déployer 20 stations avant fin 2024



2 stations installées + 5 commandées



444 intentions de commandes



### Subvention véhicule très incitatif pour déployer 1 200 véhicules

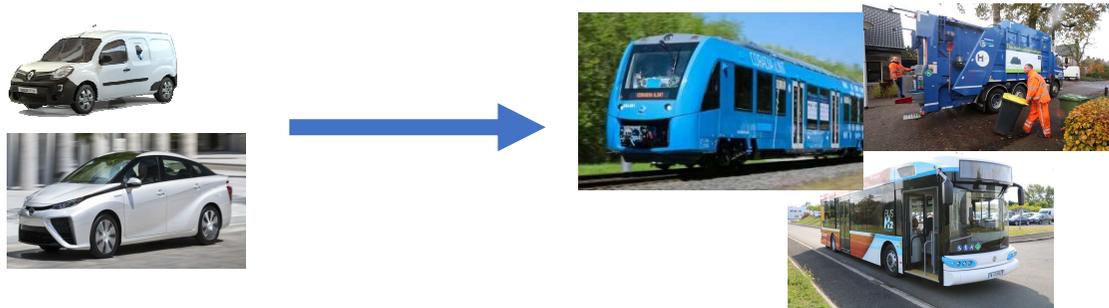
- Animation autour du dynamisme des territoires (Cotech ZEV local) ;
- Forte compensation du surcoût
- Aide Région +Europe pour 1000 véhicules et ADEME pour 200 véhicules<sup>23</sup>

## Un constat après 3 ans

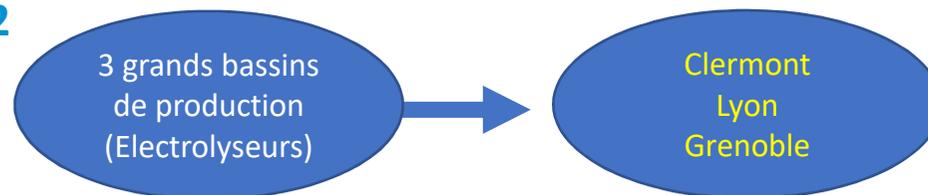
- Un retard dans l'arrivée des véhicules légers / des prix élevés
- Des véhicules lourd déjà disponibles sur le marché (bus,...)
- Des coûts de l'H2 pas assez optimisés

## Des évolutions nécessaires

- **Etendre le périmètre du projet à la mobilité lourde**



- **Mutualiser la production d'H2**





---

# **VERDISSEMENT DES FLOTTES FLUVIALES**

## **Fret et Tourisme**



## Un cadre réglementaire de plus en plus incitatif

### ☐ Réglementaire

- **EMNR:** règlement UE 2016/1628, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 visant à réduire les émissions du secteur fluvial (éq Euro V-VI: réduction HC, Nox, Pm)
- **CANCA:** directive 2014/94, cadre national de déploiement des infrastructures de recharge de carburants alternatifs (article 67 Lois LOM)
- **Règlement Taxonomie (UE) 2020/852:** outil pilier du Green Deal qui définira des critères de sélection visant à déterminer les activités économiques durables

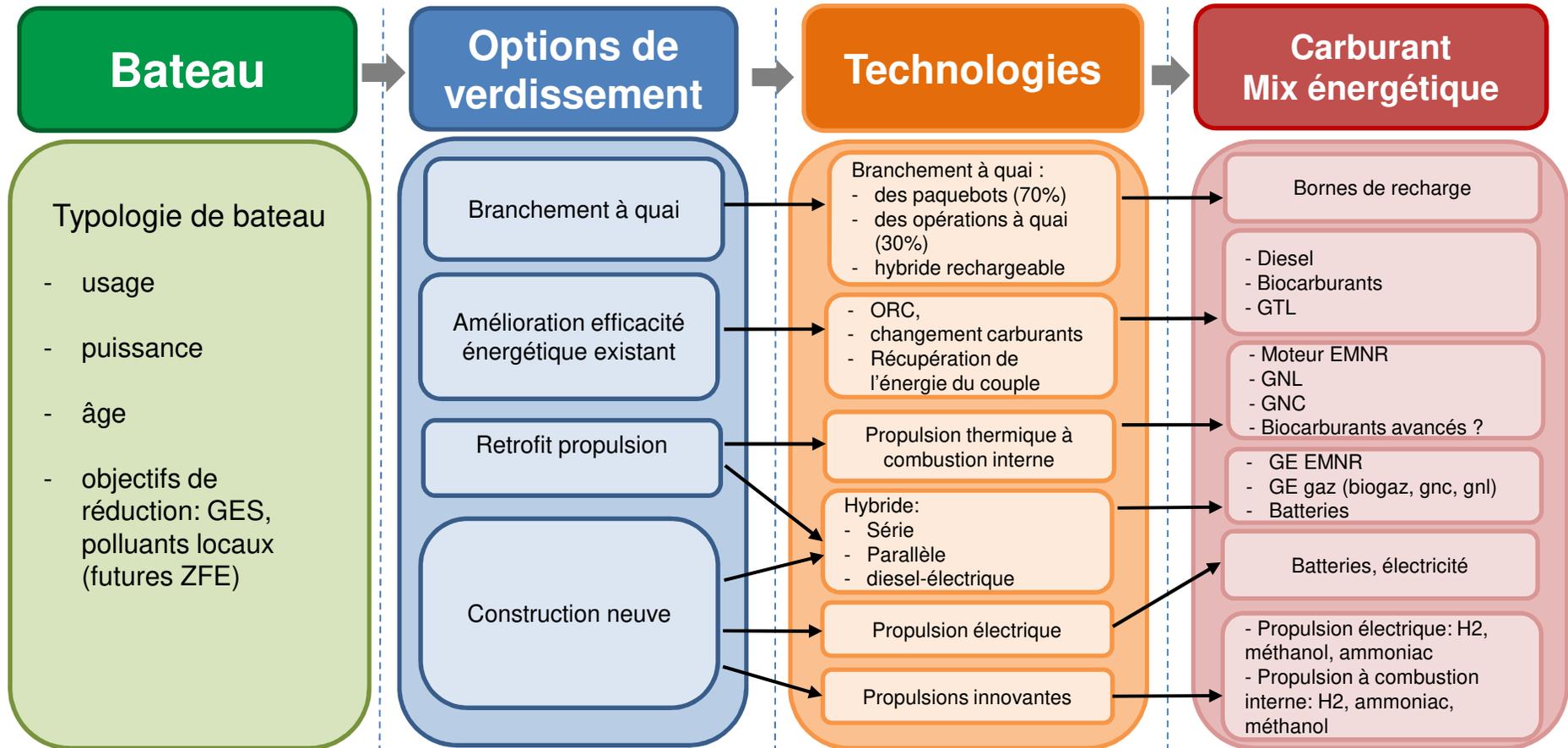
### ☐ Incitatif

- **Greenddeal Européen:** déploiement de moyens de transport privé et public plus propres
- **Stratégie bas carbone:** trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 en France
- **Ecolabel:** flux, passage portuaire, démarche initiée par le ministère en cours



**Durée de vie moyenne des bateaux: 60 ans**  
**Vision prospective nécessaire pour répondre aux objectifs 2050**

## Verdissement des bateaux: état des lieux



# Sondage et Questions / Réponses

**Pause – 5'**

## Table-ronde n°2 : « L'intermodalité »



Animée par Nathalie MATTIUZZO,  
Samarcande – Indigo



Hervé DOREL  
*Ugitech*



Cécile AVEZARD  
*Medlink Ports - VNF*



Jean-Christophe  
BAUDOÏN  
*CGEDD*



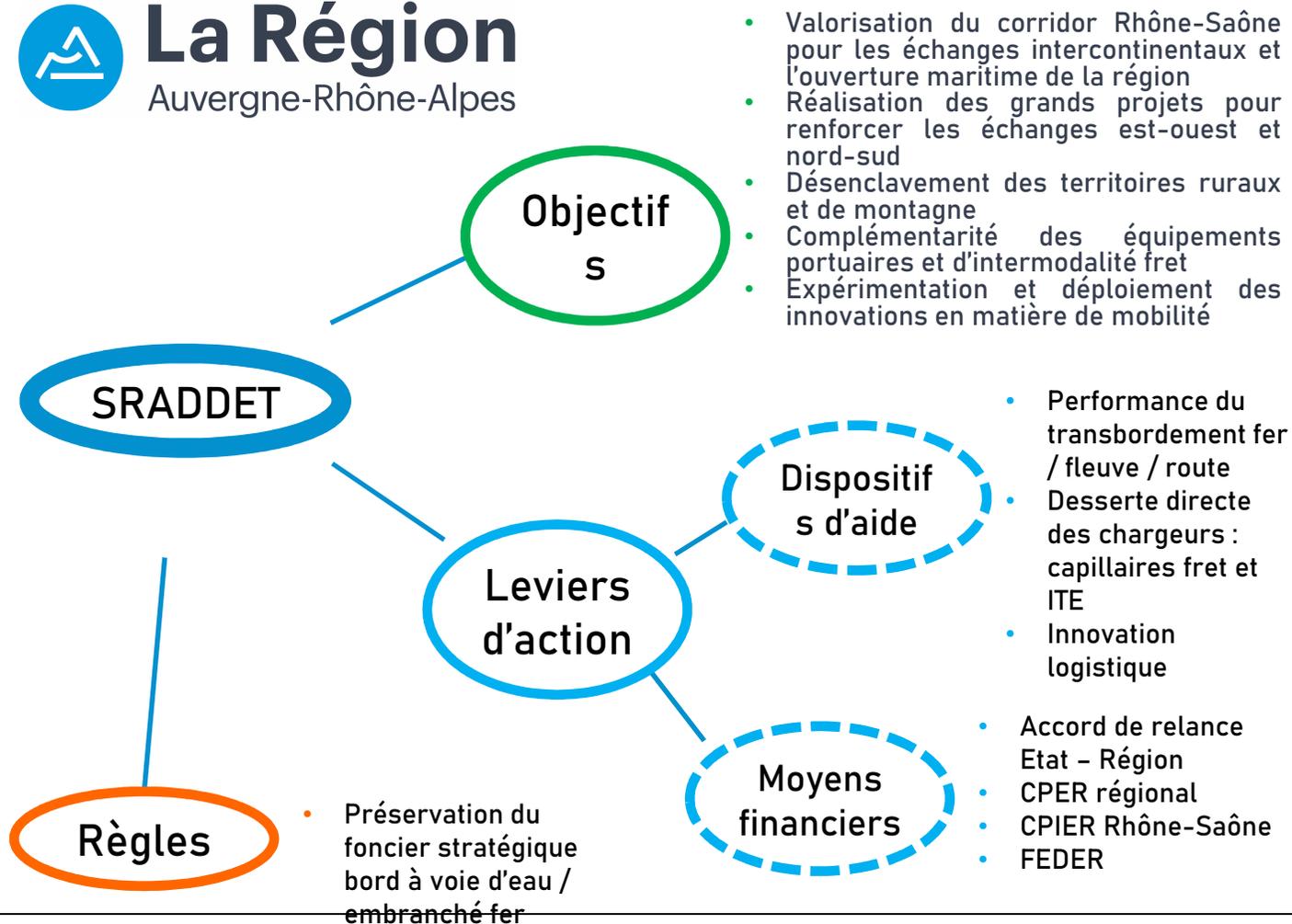
Caroline MUSCELLA  
*Région AuRA*



Fabien COMBRONDE  
*Groupe Combronde*



Xavier-Yves VALÈRE  
*DGITM*





# La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

## Les dispositifs d'aide de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

### 1. Performance des lieux de transbordement fer – fleuve – route

3,1 M€ d'aides Région depuis 2015 / 12,75 M€ prévus sur 2021-2022

Résultats : simplification des manœuvres, réduction des temps de parcours, augmentation des capacités de traitement, réduction des coûts d'exploitation

### 2. Création / Modernisation des installations terminales embranchées

3,3 M€ d'aides Région depuis 2018 / enveloppe de 2 à 5 M€ par an

Résultats : 5 ITE traitées, + 20 trains par semaine.

### 3. Rénovation des lignes capillaires fret

6,3 M€ d'aides Région depuis 2019 / 11,4 M€ prévus sur 2021-2022

Résultats : 4 lignes sauvées de la fermeture, 490 000 tonnes de fret évitées chaque année sur les routes. Enjeu : 5 lignes encore menacées soit 1 170 000 tonnes par an

### 4. Autres investissements en faveur du fret et de la logistique

10,76 M€ prévus sur 2021-2022

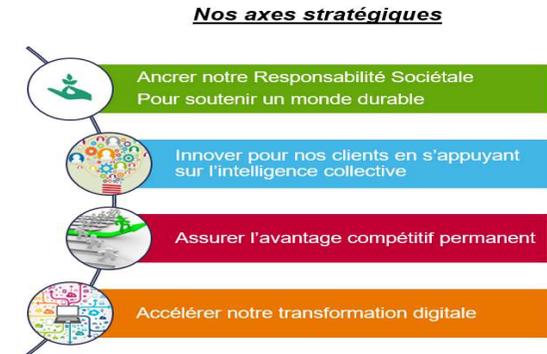
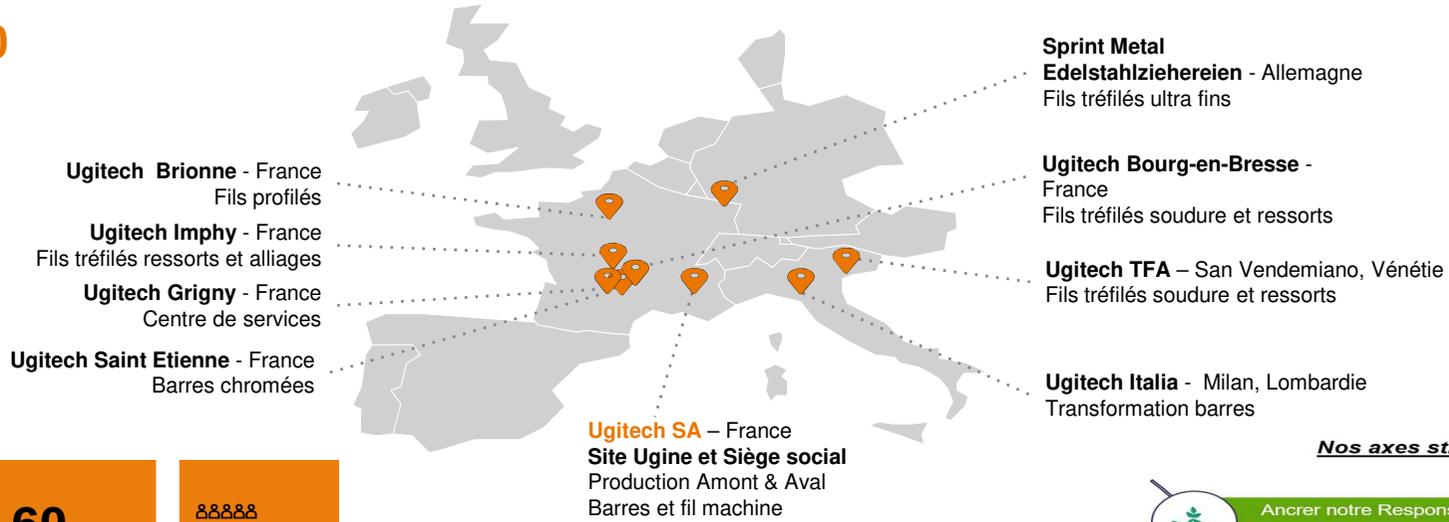
Desserte des ports, Autoroutes ferroviaires, Aménagements d'axe...

### 5. Innovations logistiques

---

# Ugitech en quelques chiffres

2020



# Des produits adaptés à tous les besoins de nos clients et de nos marchés

Quelques exemples de transformation :



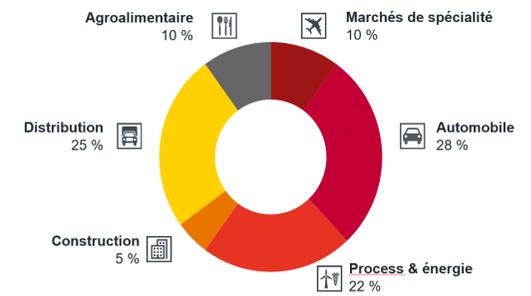
**Automobile**  
Injecteurs, pièces de sécurité, ...



**Process et énergies**  
Pièces usinées, filtres, ...



**Distribution**  
Stockistes



**Agroalimentaire**  
Coutellerie, pièces usinées, ...



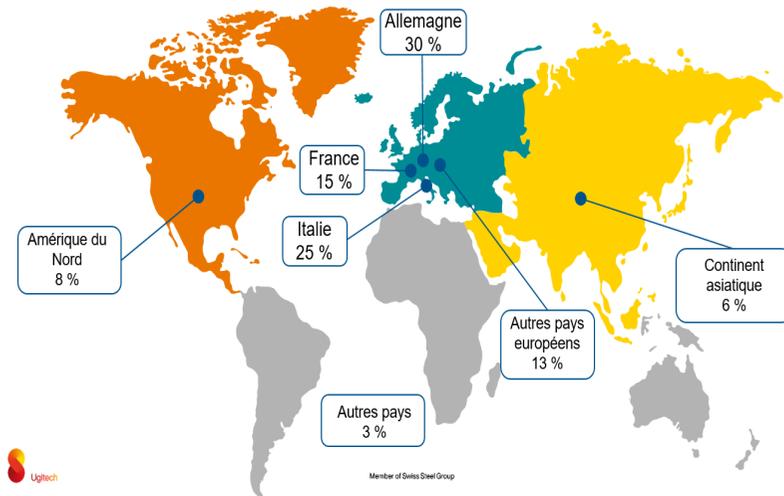
**Marché de spécialités: médical, nucléaire, aéronautique, horlogerie**  
Pièces de sécurité, pièces usinées...



**Construction et architecture**  
Armature béton, garde-corps, caillebotis pour sol, mobilier urbain, ...



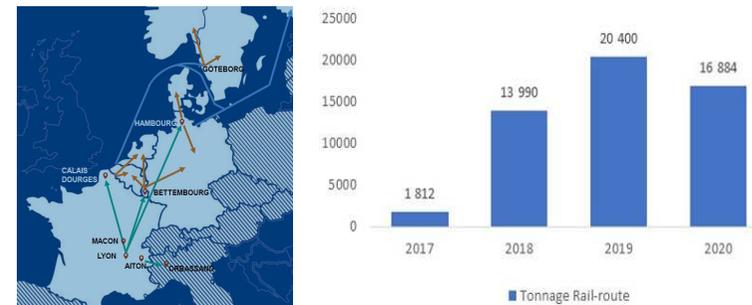
## Nos principaux clients à travers le monde :



Facturations en %



## Le développement du transport modal: « rail-route », un succès grandissant



**P.Ø SCANDEX**  
Un transport porté vers l'avenir : l'intermodal



- 10% des volumes transportées en 2 ans
- Une cible stratégique à 20% soit 40.000 tonnes transportées

## Table-ronde n°2 :« L'intermodalité»



**Caroline MUSCELLA**  
*Région AuRA*



**Hervé DOREL**  
*Ugitech*



**Fabien COMBRONDE**  
*Groupe Combronde*



**Cécile AVEZARD**  
*Medlink Ports - VNF*



**Xavier-Yves VALERE**  
*DGITM*

*Accès au dossier de presse du CILOG :*  
[https://www.ecologie.gouv.fr/dossier-  
presse-comite-interministeriel-  
logistique-cilog](https://www.ecologie.gouv.fr/dossier-presse-comite-interministeriel-logistique-cilog)

Dossier de presse



CILOG

**1<sup>er</sup> comité interministériel de  
la logistique**

# Sondage et Questions / Réponses

# Présentation de la stratégie nationale fret ferroviaire

Vincent FERSTLER,

*chef du bureau du fret  
ferroviaire et des transports  
combinés DGITM*

# Stratégie pour le développement du fret ferroviaire

Webinaire logistique AURA  
08/04/21

## Rappel : article 178 de la LOM (1/2)

*La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires :*

*1° A la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'Etat ;*

*2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;*

*3° A la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises ;*

*4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux ;*

*5° Au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland ;*

*6° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux.*

## Rappel : article 178 de la LOM (2/2)

*Cette stratégie est définie par voie réglementaire.*

*Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.*

*Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1er janvier 2021.*

## Méthode d'élaboration de la stratégie (1/2)

- Méthode initialement retenue : lancement au 1<sup>er</sup> trimestre 2020 par la DGITM d'une concertation large avec l'ensemble des acteurs du secteur (entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, SNCF Réseau, Régions, ports, économistes...), pour aboutir à l'automne à un projet de rapport de synthèse.
- La crise sanitaire a toutefois empêché de lancer cette concertation dans le calendrier prévu
- Reprise des travaux à l'été 2020, suite à la publication du rapport 4F :
  - Analyse approfondie des propositions de mesures faites par 4F (10 axes regroupant 30 actions)
  - Echanges nourris entre DGITM et 4F durant l'été et l'automne 2020

## Méthode d'élaboration de la stratégie (2/2)

- Afin de construire une stratégie cohérente et faisant l'objet d'un large consensus, le DGITM a en outre sollicité des contributions écrites de la part de l'ensemble des acteurs concernés par le sujet :
  - UTP
  - Régions (Régions de France, Hauts de France)
  - Grands ports maritimes : UPF, délégations d'axes (Vallée de la Seine, Méditerranée Rhône Saône et Nord), ports
  - Associations de chargeurs : AUTF, fédérations professionnelles les plus concernées par le fret ferroviaire
  - France Logistique
  - Acteurs de l'innovation

## Enjeux principaux

- Restaurer la viabilité des services et le modèle économique des opérateurs de fret ferroviaire (amélioration de la productivité des opérateurs, soutien de l'Etat)
- Améliorer la qualité de service de SNCF Réseau
- Investir dans les infrastructures permettant le développement des services de fret ferroviaire
- Accentuer la coordination avec le portuaire et le fluvial

## Architecture générale du projet de stratégie

- **Le projet de stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire permet, sur la base d'une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre actuelle**
- **De fixer des objectifs ambitieux de développement du fret ferroviaire pour réussir la transition écologique engagée en France et en Europe**
- **Et de définir un programme d'actions global qui couvre tous les leviers d'amélioration et de développement du fret ferroviaire en l'inscrivant pleinement dans la chaîne logistique du transport de marchandises**

## Etapes à venir

- Concertation sur projet de document
- Avis Conseil d'Orientation des Infrastructures et Haut comité du système de transport ferroviaire
- Validation
- Transmission Parlement/publication

# Conclusion

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Auvergne-Rhône-Alpes**

**Service Mobilité Aménagement Paysages**

**Contact : [atelier-logistique.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr](mailto:atelier-logistique.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr)**

[www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr)