



**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* »



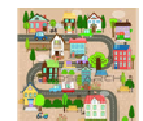
Nathalie MATTIUZZO,
*Directrice d'études
Samarcande – Indigo*



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

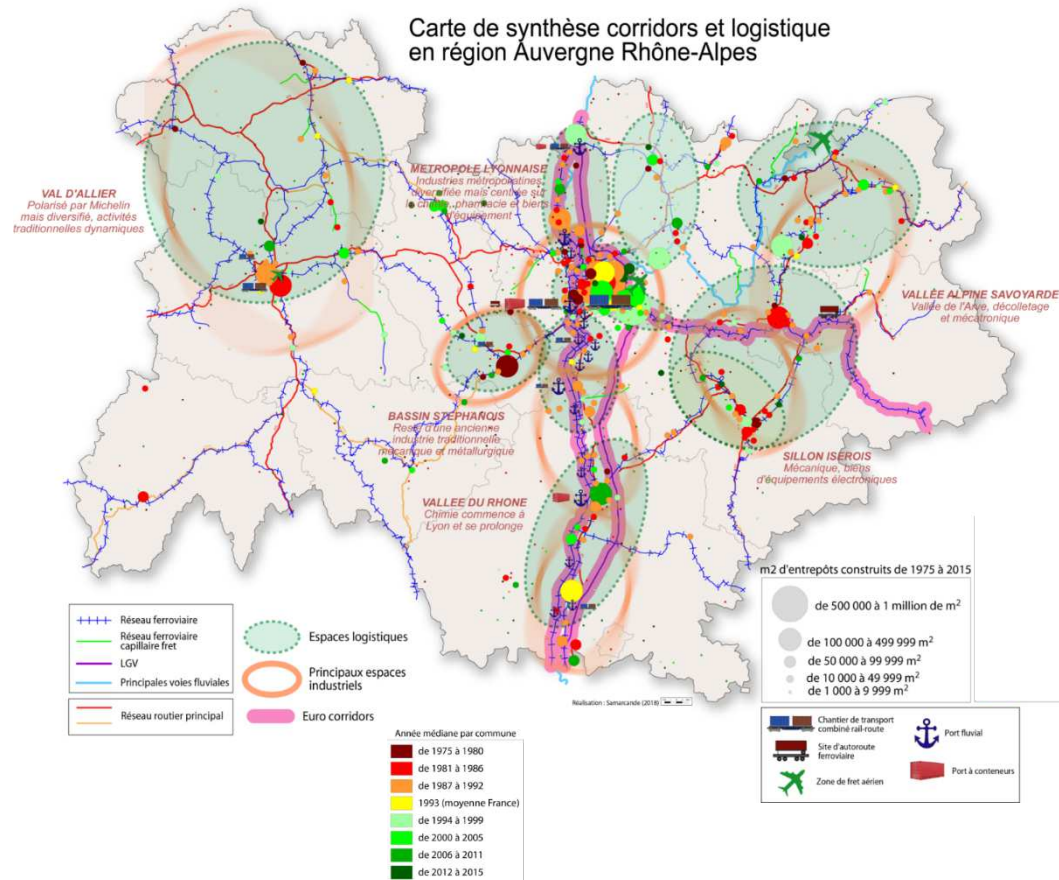


Une logistique et des enjeux en ligne avec le profil de la région



* Trafics domestiques 2006, Sitram

Des enjeux généraux et des enjeux spécifiques

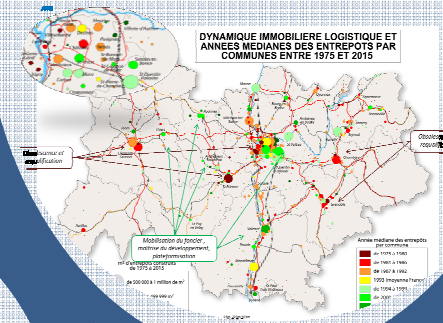


Cinq enjeux majeurs

EMPLOIS
&
RECRUTEMENT



FONCIER LOGISTIQUE
&
PLATEFORMISATION

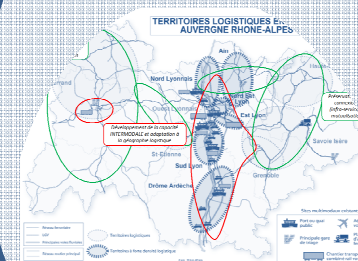


PROMOTION
&
SENSIBILISATION

LA SUPPLY CHAIN
C'EST QUOI ?



MULTIMODALITÉ



ANIMATION
&
PARTAGE D'EXPERIENCE



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

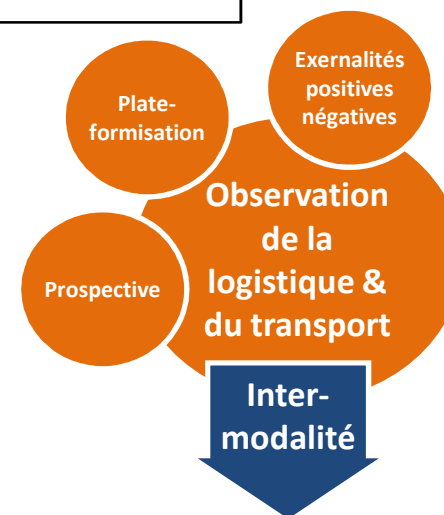
- Salons
- Guides des métiers
- Rencontres entre les entreprises et le public
- Visites de sites, stages et démonstrateurs

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

Consistance du réseau et intermodalité

- Données sur la marchandisation en ville, couloirs de transit par ailleurs existants pour établir les simulations de trafics et objectiver des investissements d'innovation...
- Données sur l'existence d'acteurs de terrain pour établir des business plans...
- Besoin de données et de démarches couplant développement économique, fonction transport multimodal, besoin d'élaborer les porteurs de projets et besoin de réaliser la mise en œuvre à l'échelle des systèmes intermodaux qui sont effectivement complexes.
- Besoin d'identifier les acteurs économiques pour mieux orienter, favoriser des partenariats, des mutualisations, des exploitations sur des sites adaptés...
- Insérer la question de l'observation au niveau de la région mais aussi de manière plus locale selon une logique d'axe et selon une vision globale des achèvements au point en région de l'axe un point ailleurs. Être au veille sur la construction de l'axe, sur l'observatoire national de la logistique...

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

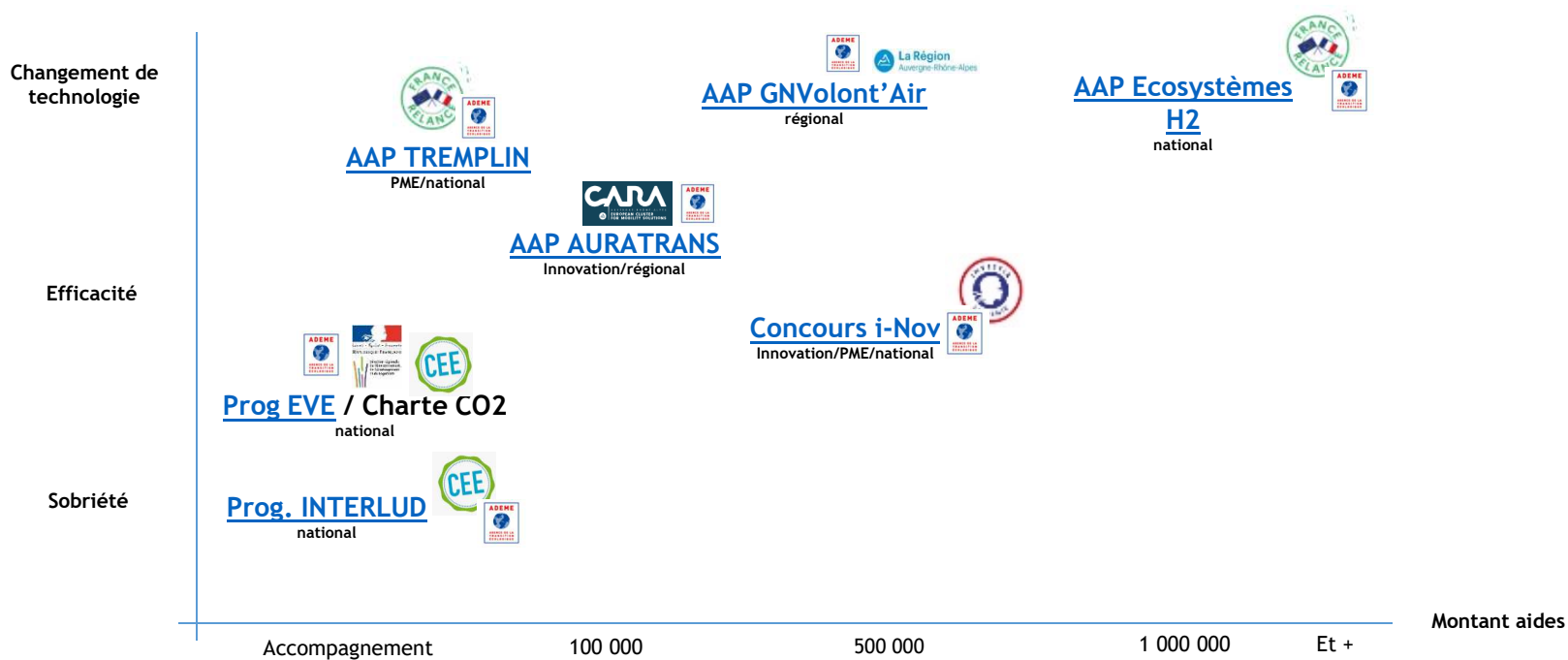


Gladys MONTAGNOLE
GRDF



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 démontés ? 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 !

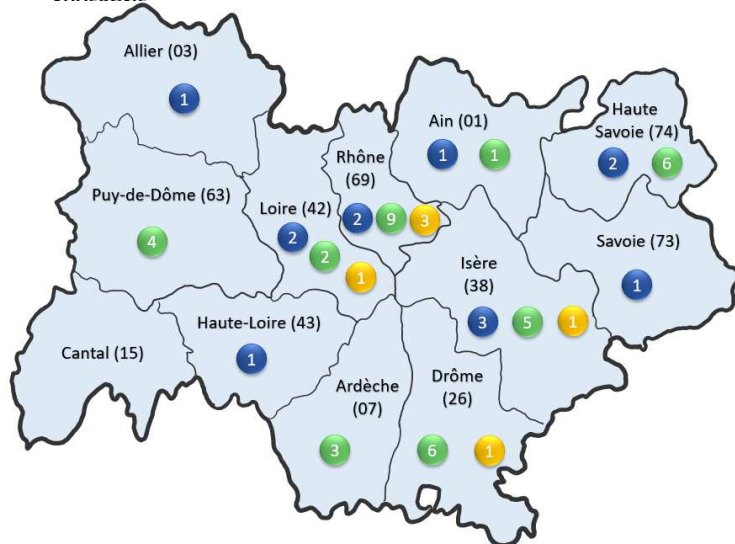
Cara
1 Boulevard Edmond Michelet
69372 Lyon Cedex 08

+33 (0)4 51 08 40 20
www.cara.eu

CARA

Stations GNV bio GNV publiques en Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFET
DE LA RÉGION



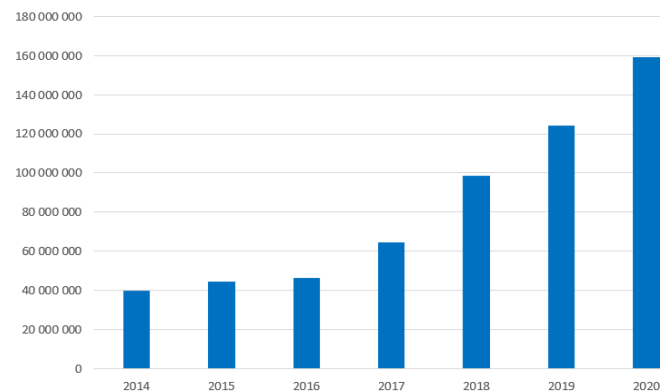
En service :

- 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*



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Collaborer pour l'innovation
pour l'investissement en Europe
de l'économie européenne



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



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

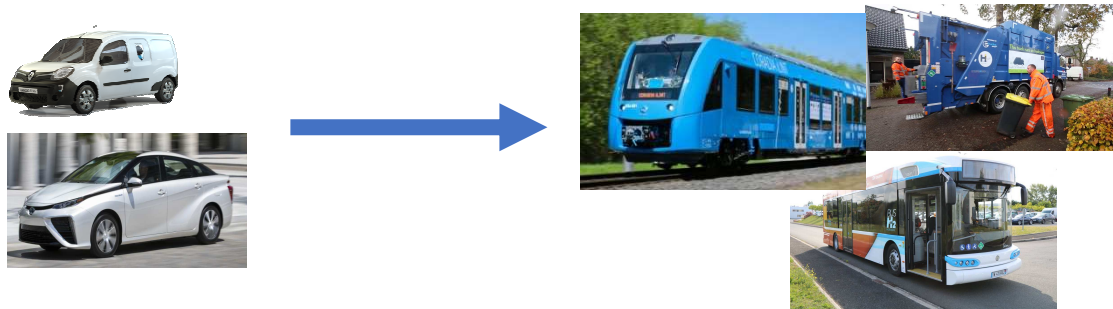
- Animation autour du dynamisme des territoires (Cotech ZEV local) ;
- Forte compensation du surcoût
- Aide Région +Europe pour 1000 véhicules et ADEME pour 200 véhicules²³

Un constat après 3 ans

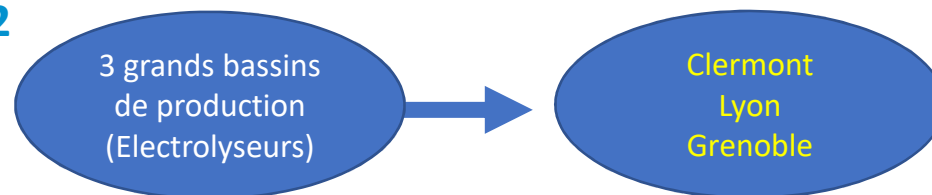
- Un retard dans l'arrivée des véhicules légers / des prix élevés
- Des véhicules lourd déjà disponibles sur le marché (bus,...)
- Des coûts de l'H2 pas assez optimisés

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^{er} 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

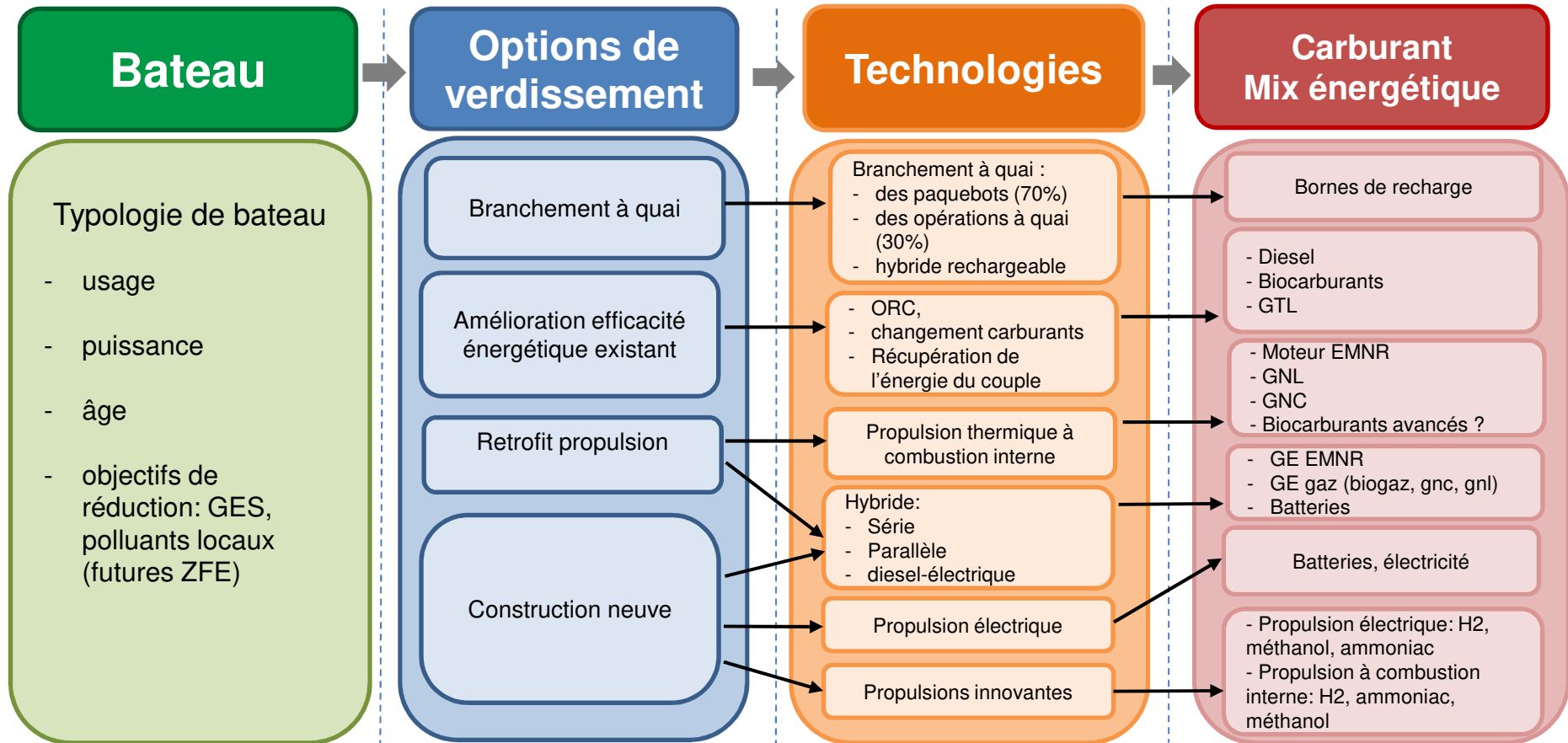
☐ Incitatif

- **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



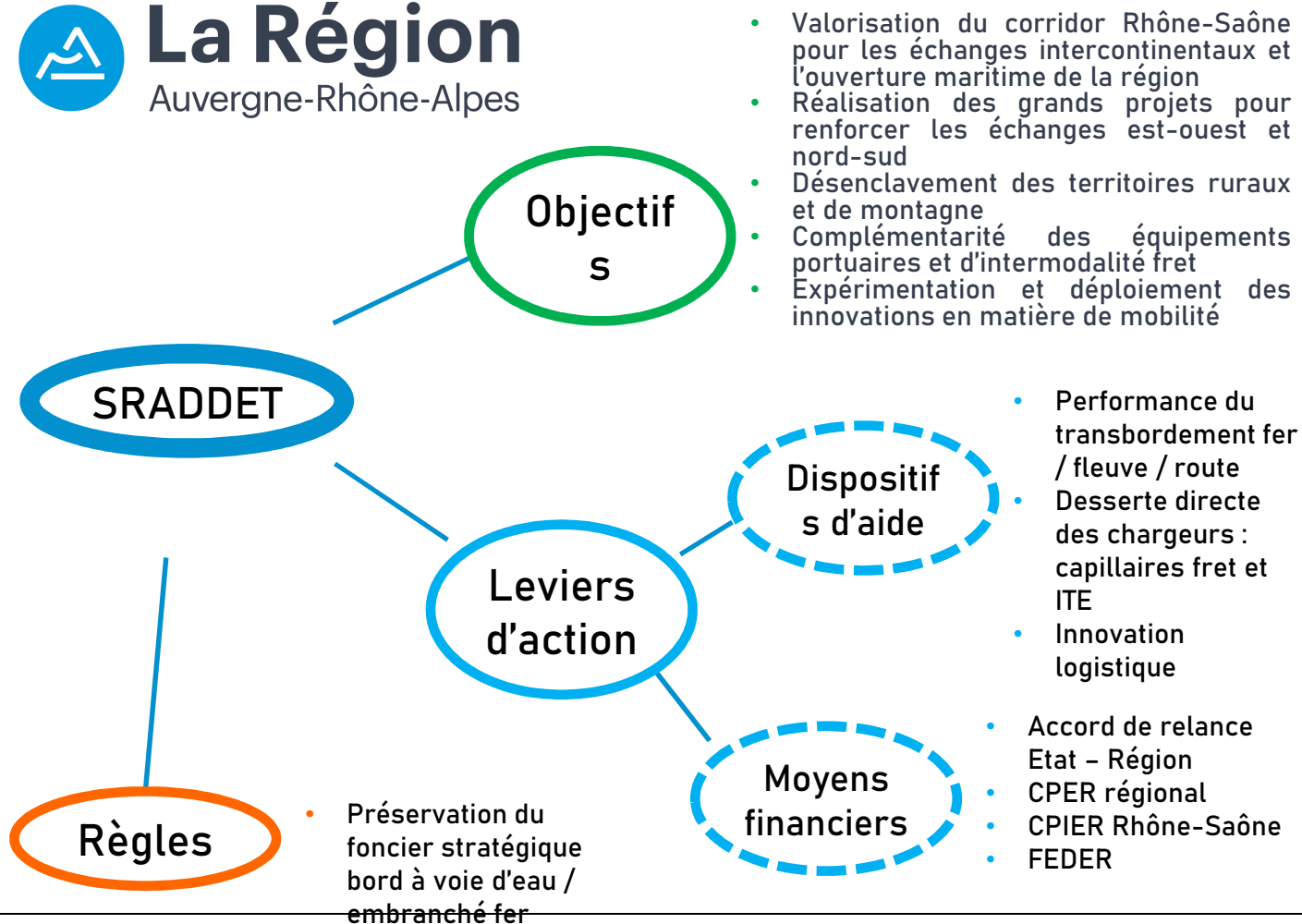
Caroline MUSCELLA
Région AuRA



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

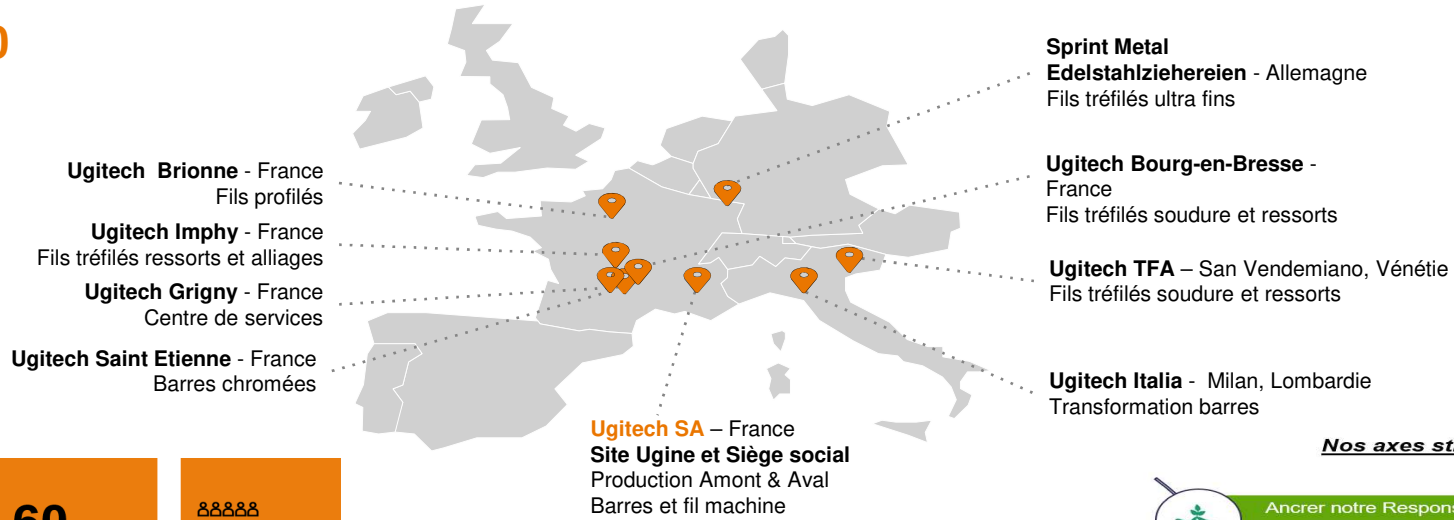
10,76 M€ prévus sur 2021-2022

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

5. Innovations logistiques

Ugitech en quelques chiffres

2020



Nos axes stratégiques



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

Quelques exemples de transformation :



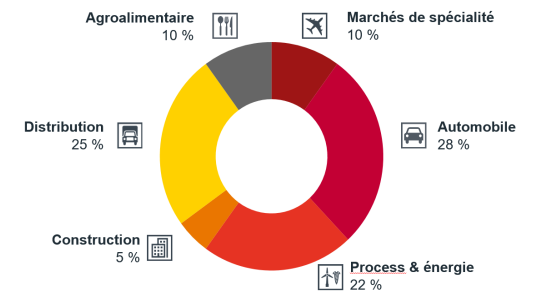
Automobile
Injecteurs, pièces de sécurité, ...



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, ...

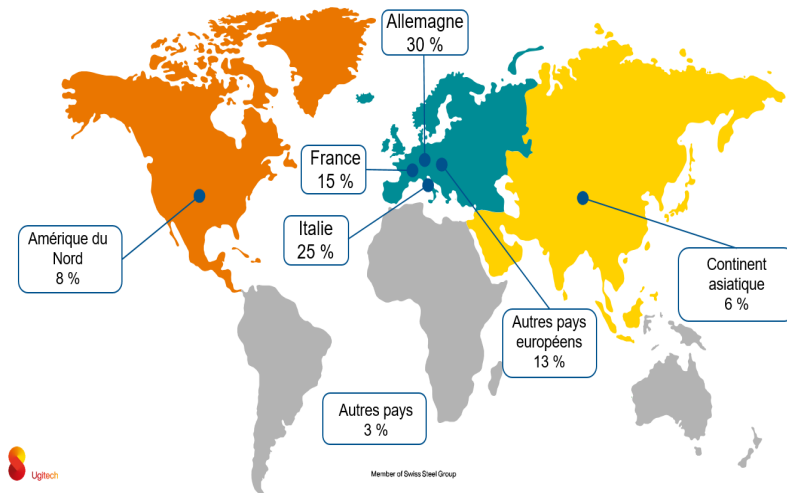


Ugitech

Member of SwissSteel Group

L'acier inoxydable Ugitech, un matériau aux multiples possibilités 34

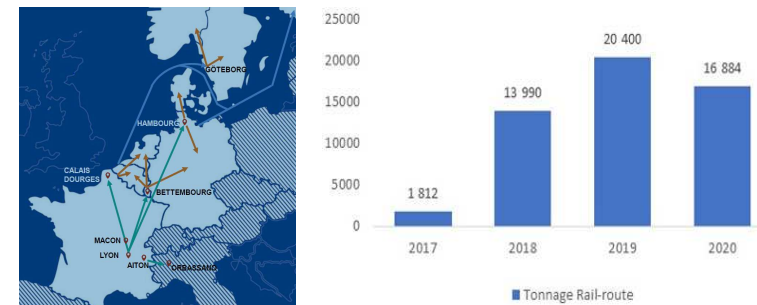
Nos principaux clients à travers le monde :



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^{er} 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^{er} 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

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr