



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
CENTRE-VAL
DE LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE**



**Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement**



**Rendre le transport de
marchandises durable : état
des lieux et perspectives**

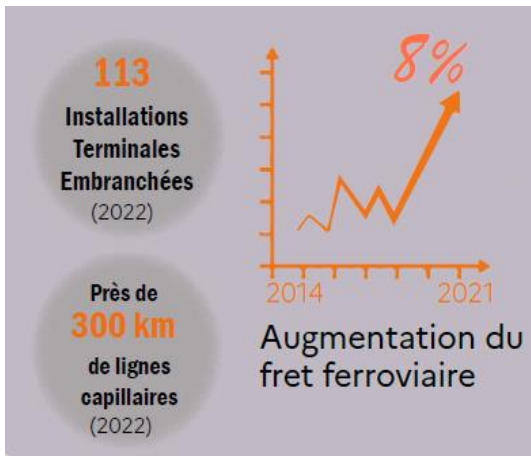
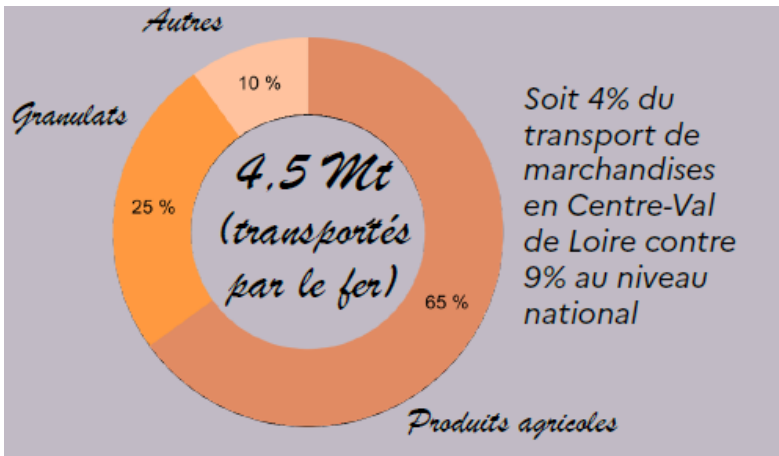
11 mars 2024

Quelques chiffres clés

Les transports représentent 30% des émissions de GES

→ 94 % vient du transport routier

1 train complet de fret = 40 camions



1 Milliard € Plan de Relance
double la part de fret ferroviaire d'ici 2030 (de 9 à 18 % pour le national)



CESER Centre-Val de Loire

Conseil Économique, Social et Environnemental

**Rencontre
Régionale des
Chargeurs
autour du
Fret
ferroviaire et
routier**

11 mars 2024



Césér
Centre-Val de Loire

Comment atteindre les objectifs de report modal sur la région Centre Val de Loire?



>La région Centre Val de Loire est engagée depuis longtemps en faveur du transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs

>dans le cadre de la première COP régionale Le CESER a souhaité apporter sa contribution pour atteindre les objectifs de report modal, dans la continuité de ses travaux (congrès fret ferroviaire en octobre 2019, projet de cluster,...)





Une démarche voulue « ouverte » aux acteurs de l'activité économique régionale:


Les logisticiens , les chambres consulaires, les chargeurs, les industriels de la région et les services déconcentrés de l'Etat ont participé aux comités de pilotage , comités techniques, ateliers thématiques et au cours d'une vingtaine d'auditions.





Des objectifs ambitieux nécessitant une approche collective et organisée entre les parties prenantes.(1)

- En créant et en animant une coalition Fret Ferroviaire , le CESER a mis en évidence **une demande de Fret très importante**. Elle s'est exprimée par l'intermédiaire des neufs membres du COPIL auxquels sont venus s'ajouter une vingtaine de témoignages d'entreprises. Plusieurs centaines de milliers de tonnes ont été identifiées , pouvant passer de la route au rail.
- **Un besoin de simplification et l'exigence d'une plus grande fiabilité** du ferroviaire ont été exprimées .
- L'éclairage nouveau apporté par la Coalition Fret tient dans la nécessité de **mettre en œuvre un Plan d'Action régional**. Déjà signalé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), l'action organisée du territoire et le partage des priorités sont d'une importance particulière.



Des objectifs ambitieux nécessitant une approche collective et organisée entre les parties prenantes.(2)

- En utilisant des données présentes chez SNCF Infra, à la Région et chez CEREMA , le CESER a pu élaborer **une cartographie des 112 points d'entrée sur le réseau** (ITE, Cours de gares). Les industriels se sont dits prêts à mettre des ressources en commun .
- La performance des entreprises de la Région passe par une logistique et une logistique ferroviaire performantes pour pouvoir **rejoindre les réseaux nationaux , européens et mondiaux**
- Un dialogue plus intense doit être mis en place avec **les instances de gouvernance des grands Ports maritimes de la façade atlantique et HAROPA**

Un rapport mais surtout un plan d'actions régional



Un Plan d'Action Régional qui pourrait suivre les **6 préconisations de la CFF et les 23 actions sur 3 échelles de temps** .

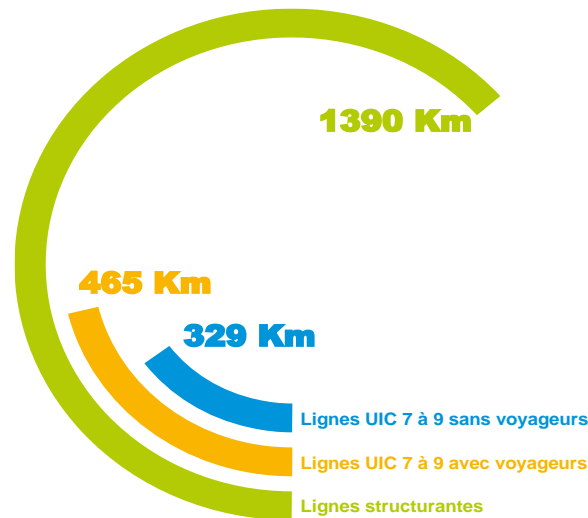
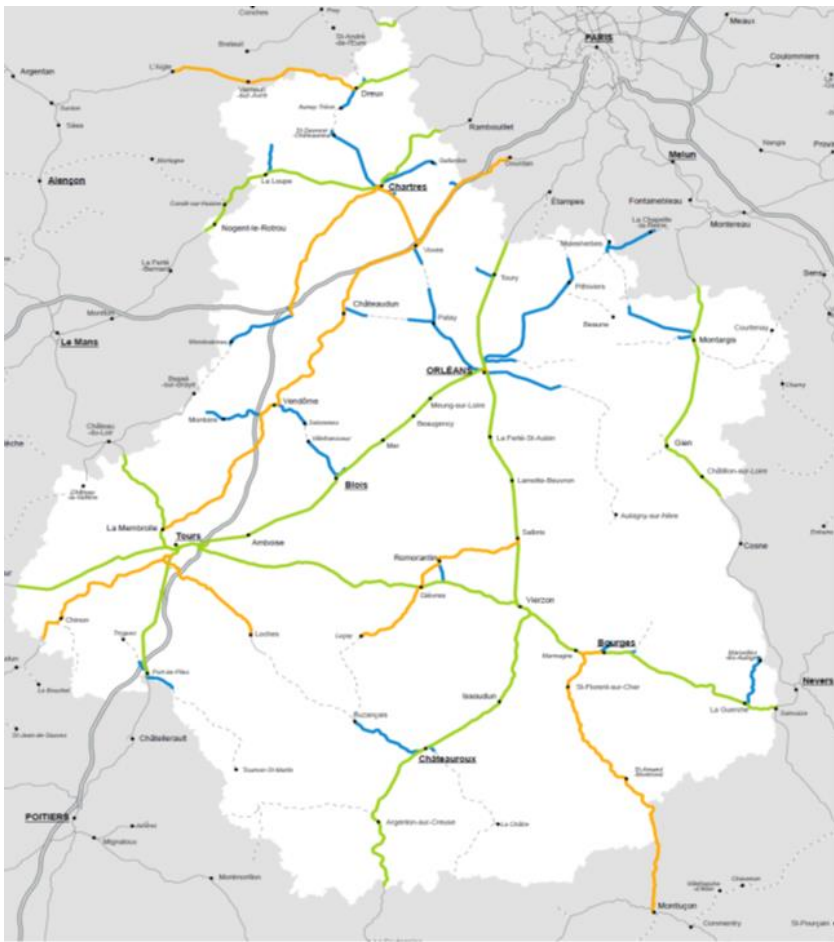
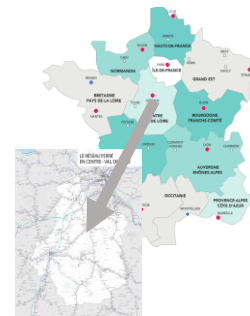
1. Structurer un Plan de relance,
2. Sauvegarder le patrimoine ferroviaire,
3. Promouvoir un coordinateur régional,
4. Optimiser les ressources de la logistique et du ferroviaire et les faire connaître
5. Améliorer les relations pour accéder aux réseaux nationaux, européens et mondiaux
6. Favoriser l'innovation et le dialogue social

Rencontre Régionale des Chargeurs

LE RESEAU FERROVIARE EN REGION CENTRE VAL DE LOIRE



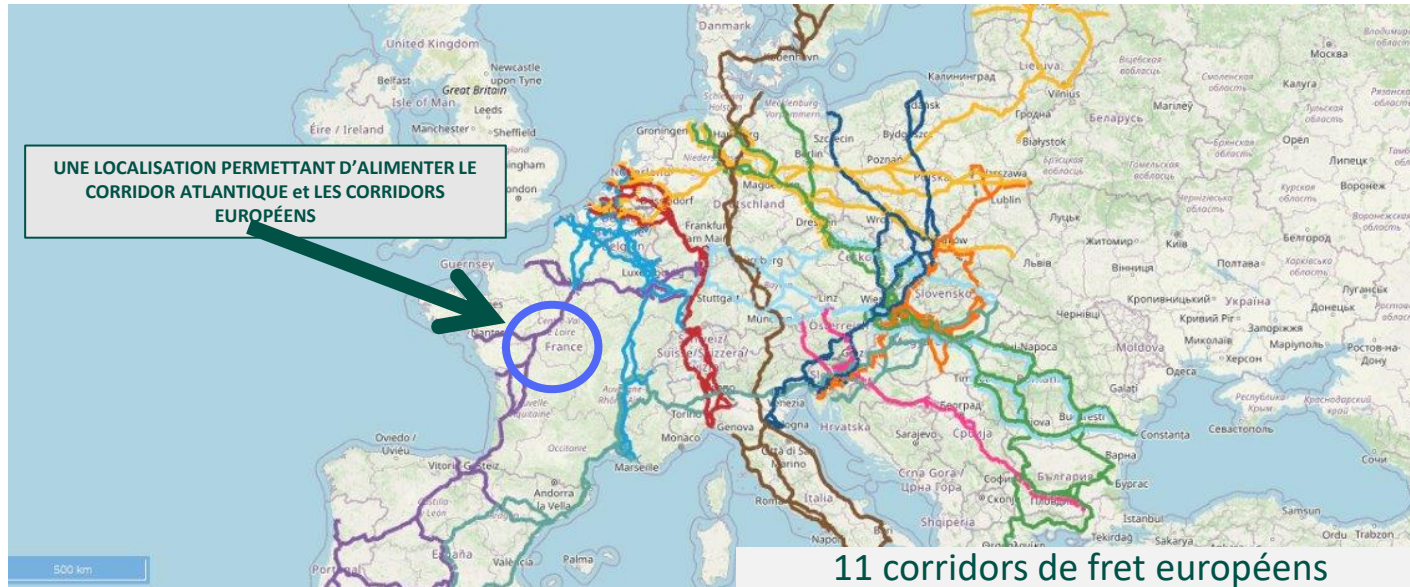
Le réseau ferroviaire en région Centre Val de Loire



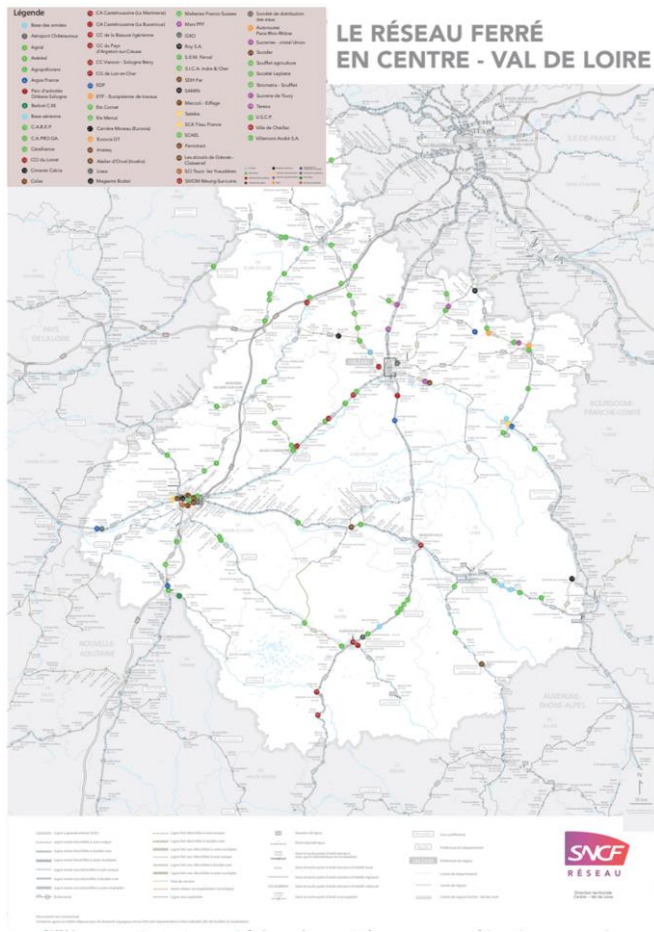
UIC: classification des lignes par l'Union Internationale des Chemins de fer

* HORS LIGNE À GRANDE VITESSE ATLANTIQUE.

La région Centre-Val de Loire au carrefour de la France et de l'Europe.



Le Fret ferroviaire en région Centre Val de Loire



❑ Infrastructures Fret

- 15 lignes capillaires FRET
- 75 Installations Terminales Embranchées (ITE) actives
- 8 cours marchandises
- 3 chantiers de Transport Combiné

(Vierzon - Saint-Pierre-des Corps et le projet d'Orléans)

❑ Transport de marchandises

- Grenier de la France
- 5ème pôle logistique de France (6% du parc logistique national)
- 4% des marchandises transportées par le train
- 4,5 millions de Tonnes de marchandises par train chaque année

❑ Produits

- 65% Céréales
- 25% Granulats
- Conteneurs

❑ Principaux axes

- Ports de la Rochelle, de Rouen, du Havre et d'Anvers
- Le corridor Atlantique
- Inter-Régionaux

Le Fret ferroviaire en région Centre Val de Loire

4% des marchandises transportées par le ferroviaire en Région Centre Val de Loire pour une moyenne nationale de 10%

Des ambitions:

Des travaux de régénération conséquents sur le Réseau structurant

La sauvegarde et la régénération des lignes Capillaires FRET

La réactivation d'Installations Terminales Embranchés

Le développement du Transport Combiné

Un dialogue renforcé pour une meilleure anticipation et utilisation du Réseau Ferroviaire



Objectifs nationaux ambitieux
pour atteindre la neutralité carbone en 2050

Loi Energie – Climat (2019)

d'ici 2030

x2 Part modal du Fret ferroviaire (Art 131)

Fonds européens
Plan de relance 210 M€

Aménager les conditions
de réalisation des travaux
et
permettre la construction
de sillons Fret

CPER 2023 – 2027 Volet Mobilités
Un investissement
pour le FRET ferroviaire ambitieux



Vos interlocuteurs:

Directeur Pôle Clients & Services: Fabrice AURIAU

Tél: 06 13 49 31 97

fabrice.auriau@reseau.sncf.fr

Responsable commercial Fret: Abdel AFSI

Tél: 06 07 66 76 34

abdellillah.afsi@sncf.reseau.fr

Correspondant Gestionnaire des Installations de Service: Viorel LITRA

Tél: 06 11 39 2046

viorel.litra@reseau.sncf.fr



LES PROGRAMMES FRET21 & REMOVE

LE PROGRAMME EVE



CHARGEURS

FRET 21
Les chargeurs s'engagent

COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT

EVcom
Les commissionnaires s'engagent

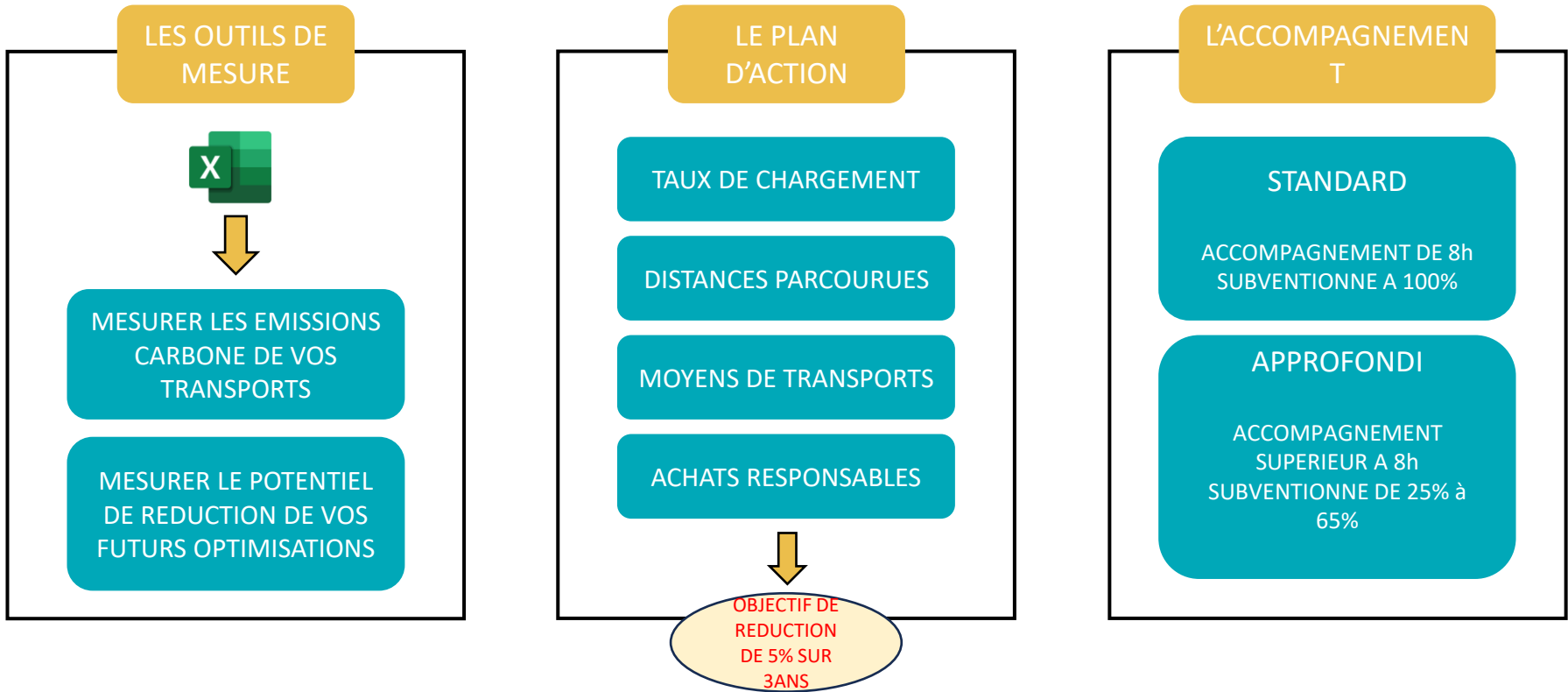
TRANSPORTEURS
MARCHANDISES, VOYAGEURS, GROSSISTES

Objectif CO₂
Les transporteurs s'engagent

Les porteurs du programme

Les financeurs

LE DISPOSITIF FRET21



LES ETAPES D'ENGAGEMENT



1 SENSIBILISATION

→ attestation de sensibilisation



2 ADHESION

→ lettre d'adhésion et la fiche autoévaluation
→ réunion de cadrage



3 PREPARATION ET CONSTRUCTION DU DOSSIER

→ Identifier un périmètre et collecter des données
→ Formation aux outils
→ Modéliser les flux et fabriquer un plan d'action



4 VALIDATION

→ Formaliser et soumettre son engagement
→ Suivi annuel pendant 3 ans

CRITERES D'ELIGIBILITES

- REDUIRE SES EMISSIONS DE 5% MINIMUM EN 3 ANS
 - ENGAGER SES FLUX AVAL FRANCE
- AVOIR AU MOINS 3 ACTIONS SUR 3 AXES DIFFERENTS
 - S'INSCRIRE SUR LA PLATEFORME EVE

LE PROGRAMME REMOVE



Accélérer le développement du report modal de marchandises de la route vers le fleuve, le fer et le maritime (cabotage)

Intensifier et accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes de transports massifiées de marchandises ainsi que des moyens de manutention associés.

*a : Les chargeurs industriels et de la distribution, les commissionnaires de transport et compagnies maritimes (dans leurs prestations de transport terrestre), les opérateurs de transport routier, les opérateurs de cabotage pour le transport maritime.

*b : Les opérateurs de transport fluvial, ferroviaire et maritime ainsi que leurs manutentionnaires

LES PORTEURS DU PROGRAMME

Porteur pilote



Organisations professionnelles



Secteur Ferroviaire



Secteur Fluvial



Secteur Maritime



Financeurs



LE DISPOSITIF REMO

C'est une démarche volontaire, qui contribue à **l'amélioration énergétique**, la **réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)** et accélérer la décarbonation du secteur du transport par un recours aux **modes de transport massifié** (ferroviaire, fluvial, cabotage maritime et transports combinés ou multimodaux)

Une communauté
d'entreprises
engagées

*Regroupant tous les
acteurs, des chargeurs
aux transporteurs, y
compris les
gestionnaires de réseau*

Un plan d'actions
pour le process

*Phases successives de
Sensibilisation,
Adhésion,
Accompagnement et
Engagement*

Des outils
opérationnels et
une méthodologie

*Collecte des données,
Test de maturité,
Formation, Plan
d'action,
Expérimentation,
Evaluation*

Un
accompagnement

*Formation, Mise à
dispositions de cabinets
d'experts référencés
REMO*

LES ETAPES D'ENGAGEMENT

- Signature de l'attestation de sensibilisation
- Si l'entreprise souhaite adhérer, elle sera orientée vers le secteur qui l'intéresse



L'entreprise s'engage à :

- Mettre en œuvre des actions de report modal
- Viser l'objectif de transférer 15% des flux éligibles
- Réaliser un bilan intermédiaire et un bilan final

→ Signature d'un accord d'engagement volontaire

1

Sensibilisation

2

1^{ère} phase d'accompagnement



- Réalisation d'un test de maturité* pour déterminer le niveau d'accompagnement
- Transmission de données et indicateurs afin d'établir la situation de référence de son activité transport.
- Analyse des flux et identification des flux éligibles au report modal
- Nommer un chef de projet interne à l'entreprise

3

Validation du dossier

4

2nd phase d'accompagnement



- Formation de l'entreprise selon son besoin
- Mise à jour du schéma de transport intégrant les flux éligibles
- Mise en œuvre du projet de report modal et suivi des objectifs à atteindre
- Bilan intermédiaire à 6 mois
- Bilan final à 15 mois

*NB: Test de Maturité = si accompagnement léger (financé à 100% par le programme), si approfondi (financé à 50% par le programme avec le reste à charge du bénéficiaire)

PHASES D'ACCOMPAGNEMENT

FERROVIAIRE



FLUVIAL



TRANSPORT COMBINÉ



LES AIDES ET SUBVENTIONS

ADEME

Fiche CEE TRA-SE-116 (Fret Ferroviaire)

- Permet à un chargeur d'obtenir des certificats d'économie d'énergie lorsqu'un nouveau contrat de transport concerne un flux précédemment assuré par la route ou un flux nouveau

- Une bonification accordée par l'arrêté du 21 octobre 2022 permet de multiplier par 4 le volume total du certificat d'économie d'énergie délivré

- Le montant CEE est d'environ 14% du prix de vente moyen de la tonne/km, soit 4,80€ pour 1000 t/km

Fiche CEE TRA-EQ-101 (Transport combiné rail-route)

- Aide pour l'acquisition d'une unité de transport intermodal (UTI) neuve dédiée au transport combiné rail-route

- Les conteneurs maritimes (ISO) ne sont pas éligibles

- Seuls sont pris en compte les voyages effectués au départ ou à l'arrivée d'au moins un terminal de transport combiné en France

- Le montant CEE dépend du nombre de voyages moyens

Fiche CEE TRA-EQ-108 (Wagon d'autoroute ferroviaire)

- Aide à l'acquisition d'un wagon d'autoroute ferroviaire neuf

- Transport ferroviaire destiné au transport de marchandises entre deux terminaux de transbordement dont l'un au moins est en France

- Seuls sont pris en compte les voyages effectués au départ ou à l'arrivée d'au moins un terminal de transport combiné en France

- Le montant CEE dépend du nombre de voyages

VNF

PARM (Plan d'Aide au Report Modal)

VOLET A : Subvention d'une étude en vue de recourir au transport fluvial
→ Aide de 50% maximum des coûts admissibles et est plafonnée à 25 000€ par projet sur la durée du plan

VOLET B : Expérimentation de transport par voie fluviale
→ Aide de 100 000€ maximum pour 10 voyages sur une période de 6 mois par projet
→ Aide peut atteindre 100% des surcoûts engendrés en phase de test pour les 6 premiers mois puis 50% des surcoûts durant les 6 mois suivants. Elle est plafonnée à 200 000€ par projet

VOLET C : Financement d'équipement de manutention permettant de créer ou d'augmenter les transports par voie fluviale
→ Le plafond maximum de l'aide est de 50% du montant des investissements dans la limite de 500 000€

SYNTHESE DES AIDES CUMULABLES

	AAP REMOVE	DISPOSITIF REMO
PARM	OUI (volets A et C)	OUI (volets A, B et C)
TRA – EQ - 101	OUI	OUI
TRA – EQ - 108	OUI	OUI
TRA – SE - 116	NON	OUI



VOS CONTACTS

Yann VIGUIE

*Délégué au
Développement
Durable*



yann.viguie@autf.fr



06.64.16.08.94

Enzo POSTEC

*Chargé de Projets
FRET21/REMOVE*



enzo.postec@autf.fr



01 85 65 77 49



Les chargeurs s'engagent



Report Modal et Verdissement des flottes de transport massif

Quelles actions portez-vous pour rendre le transport de marchandises durable ?

Deux leviers : verdir et réduire le transport routier

Verdir le transport routier :

Verdissement flotte : Programme EVE Engagement volontaire pour l'environnement (Fret 21, EVcom, Objectif CO₂)



La DREAL accompagne la mise en œuvre de la charte CO₂, en 2023 : engagement de 12 entreprises ce qui représente sur 3 ans +9 500 t de CO₂ évitées

Les actions impliquent les conducteurs (formation à l'éco-conduite notamment), les véhicules (modernisation de la flotte ou des équipements), les carburants (utilisation de carburants alternatifs au gasoil) ou l'optimisation des flux et des tournées.

Quelles actions portez-vous pour rendre le transport de marchandises durable ?

Réduire le transport routier

Stratégie nationale fret ferroviaire :

Doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 de 9 à 18 %

1ère conférence régionale sur la logistique en octobre 2022

→ Plan d'actions comprenant notamment un axe sur la mobilité durable des marchandises : actions fret ferroviaire mais aussi actions sur le verdissement des flottes routières

Promotion du fret ferroviaire

Près de 92 M€ inscrit au CPER pour développer l'activité de fret ferroviaire

Effort inédit de l'Etat et de la Région

- *Régénération de lignes*
- *Transport combiné (CTC, plateforme combinée nord)*
- *Appel à Manifestation d'Intérêt*
 - Objectif du dispositif : susciter des projets de transports de marchandises par voie ferrée et de proposer des mesures d'accompagnement
 - Souhait : développer et pérenniser l'activité du fret ferroviaire sur le territoire régional et favoriser le report modale des flux de marchandises
 - En finançant :
 - La création, la régénération et l'extension d'ITE
 - Les infrastructures et les équipements constitutifs de la seconde partie de l'ITE (utilisés exclusivement et directement pour effectuer des opérations de transport ferroviaire de marchandises)

- *Enjeu de pérennisation des capillaires fret avec la Régénération de lignes desservant les ITE*
Convention 2023

Châteauroux-Buzançais (Travaux 2023/2024)

Chartres-Beaulieu-Le Coudray, (travaux 2023)

Orléans-Châteauneuf (travaux 2025)

Convention à venir

Avec des études préalables: Vendôme-Montoire, Les Aubrais-Marigny, Les Aubrais-Pithiviers-Engenville

Objectif de l'étude => Définition du programme des travaux, coût, planification, process de réalisation des travaux, diagnostic + l'acquisition des données nécessaires au projet et un 1er état environnemental

258k€ pour LAB-Marigny

Réouverture de lignes

Etudes (Loches Buzançais, Orgères-Fains la folie: desserte Le Havre avec contournement de l'IDF)

Embranchement Patay-Péronville

Autres travaux en cours hors cadre CPER (conventionnement en 2022 par anticipation)

Malesherbes-Buthiers (travaux 2023-2024)

Montargis-Quiers (travaux 2024)

Gien-Nevoay (travaux 2024)

=> Coût total de 57M€ dont 44,5M€ cofinancés par l'Etat et la Région, dont 45M€ au titre du CPER 23-27 (36M€ cofinancés)

- *Transport combiné (CTC, plateforme combinée nord)*

Création d'un chantier de transport combiné aux Aubrais (voies de manutention de 250M) avec extension possible (étude en cours) (750M)

- ✓ Permet de disposer, sur le territoire orléanais, d'une plateforme d'échange multimodale entre le fer et la route (sur Fleury Les Aubrais)
- ✓ Augmenter la part de FRET transportée plus vertueusement, entre les Régions Normandie et Centre-Val de Loire notamment
- ✓ L'AMI a attribué la gestion du site à un opérateur = Naviland
- ✓ La Région Normandie s'est engagée dans le projet de chantier de transport combiné des Aubrais pour permettre le développement de l'activité d'Haropa Port et apporter la dernière pierre au financement du projet.
- ✓ En effet il est localisé sur un corridor FRET européen et permet de desservir les principaux ports, dont celui du Havre. II est également à proximité, en termes routiers, de l'Autoroute A10 ainsi que du pôle industriel et logistique du Nord d'Orléans.
- ✓ Date de fin prévisionnel de travaux (250M) mi-2026
- ✓ Coût de 10,5M€ pour le CTC (hors coût de l'extension): Etat (50%)/ RCVL (40%)/Région Normandie (10%), FEDER

Etude de création de plateforme multimodale (Nord de la Région)

- *Appel à Manifestation d'Intérêt*
- ✓ Objectif du dispositif : susciter des projets de transports de marchandises par voie ferrée et de proposer des mesures d'accompagnement
- ✓ Souhait : développer et pérenniser l'activité du fret ferroviaire sur le territoire régional et favoriser le report modal des flux de marchandises/ il ne s'agit pas seulement de rénover les capillaires, encore faut-il des embranchements privés opérationnels
- ✓ L'AMI a pour vocation de financer:
 - ✓ La création, la régénération et l'extension d'ITE (études et travaux)
 - ✓ Sont éligibles donc les infrastructures et les équipements constitutifs de la partie privée de l'ITE (utilisés exclusivement et directement pour effectuer des opérations de transport ferroviaire de marchandises)
- ✓ En attente sortie du régime d'aide d'Etat
- ✓ Taux de financement maximum entre 50 et 80%
- ✓ Participation à hauteur de 10M€ pour l'Etat et la Région

Effort inédit de l'Etat et de la Région

- **Financement:**
⇒ Total financement prévu au volet mobilités du CPER : 68M€ (Etat/Région) sur un coût global estimé à 92M€, soit 74% pour le fret
- **Indicateurs:** avec objectif de report modal sur le fret et diminution de la part modal du routier

Intitulé	Année de référence	Objectif 2025	Objectif 2027
Part modale du transport routier de marchandises (%)	2021	95 %	93,00 %
Part modale du transport ferroviaire de marchandise dans le transport intérieur (%)	2021	5,00 %	7,00 %
Le % d'habitants résidant dans des territoires couverts par des stratégies de logistique urbaine	2022	4%	6%
Nombre de trains de marchandise (soit un équivalent 40 camion)	2022	+0.5%	+1%

CPER 2023-2027

- ⇒ Importance d'une information partagée entre les chargeurs :
- pour mutualiser des équipements et l'usage des infrastructures,
 - trouver des solutions afin d'optimiser les coûts et investissements,
 - Et permettre une utilisation optimale des infrastructures