

## Réunion technique sur les solutions de transport multimodales et cérémonie de signatures de chartes CO2

Le programme Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE), reconduit sur la période 2021-2023, permet d'accompagner les entreprises dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental de leurs activités de transport et logistique. Il s'inscrit dans la stratégie nationale bas carbone et comprend 3 dispositifs :

- ObjectifCO2 (charte et label) à destination des transporteurs ;
- FRET21 à destination des chargeurs ;
- et EVCOM à destination des commissionnaires.



DREAL Normandie

**Olivier MORZELLE**  
Directeur de la DREAL Normandie

En Normandie, grâce à l'investissement des entreprises et des acteurs de la démarche (notamment les organisations professionnelles qui sensibilisent les entreprises et le chargé de mission, qui les accompagne), nous pouvons être fiers des résultats déjà obtenus pour le dispositif ObjectifCO2. En effet, depuis 2010, on comptabilise 21 labels (dont 10 délivrés en 2022) et 313 chartes (qui concernent, sur des périodes de 3 ans, un peu plus de 28 000 conducteurs et près de 25 000 véhicules) ayant déjà permis une réduction de plus de 178 000 tonnes de CO2 équivalent.

Le bilan détaillé des chartes CO2 en Normandie ainsi que la synthèse des réunions régionales EVE de 2019 sur le GNV, de 2020 sur le B100 et les véhicules autonomes et de 2021 sur l'hydrogène vert, sont disponibles sur [le site internet de la DREAL](#).

## BILAN NORMAND DU DISPOSITIF ObjectifCO2 AU 15/12/2022



**Andrew PATRY**  
Chargé de mission Normandie

tél : 07 84 44 04 90  
andrew.patry@ecoco2.com

**313 engagements** sur la Normandie



Nombre d'engagements par année



72 % des entreprises chartées se sont réengagées à la fin de leur 1<sup>er</sup> engagement

Pour ces **313 engagements**, le potentiel moyen de réduction des émissions de CO2 (par an) est de **9,07 %**.

Sur les 313 engagements, 267 concernent des entreprises de transport routier de marchandises et 46 des entreprises de transport routier de voyageurs.

### Pour le label :

21 entreprises normandes labellisées dont 10 en 2022 : Desjouis transport, Lerosey Transports, Transports Duboc, TTB transport et les 6 entreprises du groupe Napoly.

## CÉRÉMONIE DE SIGNATURES DE CHARTES CO2 AVEC L'ADEME ET LA DREAL

Les 74 chartes de 2022 sont réparties ainsi :

- 20 premiers engagements et 54 réengagements (dont plusieurs pour la 5<sup>e</sup> fois) ;
- 61 entreprises de transport routier de marchandises et 13 entreprises de transport routier de voyageurs.

Ces chartes, qui concernent 5 344 conducteurs et 6 044 véhicules, pourraient permettre d'économiser sur 3 ans près de 107 000 tonnes de CO2 équivalent.



Photos des signataires présents lors de cérémonie de signature de la charte CO2, le 15 décembre 2022, à la CCI Seine Estuaire au Havre

# LES SOLUTIONS DE TRANSPORT MULTIMODALES

## ① Etat des lieux de l'offre de transport multimodale



**François SOULET DE BRUGIERE**  
Administrateur AUTF  
co-fondateur « River-learning »

En 2020, les parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) en France se répartissent comme suit :

**Routier : 86,4 %    Ferroviaire : 9,6 %    Fluvial : 2 %**

Les 2 % nationaux pour le fleuve ne reflète pas la véritable part du fluvial dans les territoires où il est utilisable : en gros, au nord d'une ligne Le Havre - Marseille. Dans ce secteur, il représente près de 5 % du marché.

La part des modes non routiers a diminué au cours des 5 dernières années, principalement du fait de la réduction de la part du transport ferroviaire (- 2,3 points entre 2015 et 2020).

Le mode ferroviaire souffre notamment d'un manque de fiabilité, d'une priorité donnée aux services voyageurs par les gestionnaires d'infrastructures, d'une absence d'harmonisation de l'écartement des voies en Europe empêchant de faire circuler les trains français sur

tous les réseaux (par exemple en Espagne) et d'un manque de commissionnaires compétents pour organiser des transports ferroviaires (besoins en formations importants).

82 % des transports fluviaux sont franco-français. Seul 18 % des flux fluviaux sont en provenance ou à destination d'un port.

Le transport fluvial, avec 6 500 km de réseau navigable utilisable pour le fret dont 2 400 km à grand gabarit, bénéficie d'un fort potentiel de développement mais, là aussi, on ne peut que déplorer un manque de commissionnaires formés pour organiser des transports fluviaux.

La Vallée de la Seine, avec 500 km de voies navigables dont la majorité à grands gabarits, représente 23,7 millions de tonnes de marchandises transportées et plus de 50 % du trafic fluvial français en tonne.km .

Sur la Seine, le réseau Haropa :

- est propriétaire de son réseau ferré portuaire et propose une offre hinterland ferroviaire avec plus de 70 allers-retours hebdomadaires vers 16 destinations avec plus de 14 000 trains par an (les liaisons directes avec Paris étant possibles mais difficiles en raison de l'encombrement) ;
- bénéficie d'un hinterland fluvial puissant et efficace avec un fort potentiel de développement mais ce dernier souffre d'une absence de connexion entre la Seine et Port 2000 (la solution Le havre Terminal Exploitation à Sandouville coûtant chère) et du manque de solutions au delà de Paris.

Malgré une moindre fiabilité que le routier, le report modal présente des atouts environnementaux et économiques qui doivent amener commissionnaires et transporteurs à le tester.

Selon l'ADEME, Les émissions de CO<sub>2</sub> à la tonne.km sont estimées pour le transport ferré à 10 grammes, pour le transport fluvial à 39 et pour le transport routier à 95.

## ② Projet d'Autoroute Ferroviaire Cherbourg Mouguerre (AFCM)



**Philippe NORINDR**  
Responsable Projet Train AFCM

La Commission européenne, qui a identifié le fret ferroviaire comme un axe majeur pour le verdissement des transports, s'est fixée comme objectif de « faire passer 30 % du fret sur des distances supérieures à 300 km, vers d'autres modes de transport tel que le chemin de fer, avant 2030 et plus de 50 % avant 2050, avec l'aide de corridor de fret ». L'État français a pour objectif de faire passer la part modale pour le fret ferroviaire à 18 % en 2030 et à 25 % en 2050.

Le projet AFCM, qui s'inscrit dans le cadre des objectifs européens et français de développement du feroutage, fait partie des 3 projets prioritaires de nouveaux services d'autoroute ferroviaire en France (les 2 autres portant sur l'axe Perpignan-Rungis et Calais-Sète).

Ce projet intermodal permettra à Brittany-ferries de compléter son offre maritime par un dispositif ferroviaire entre Cherbourg et Bayonne pour des remorques non accompagnées en transit entre le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Espagne.

L'objectif est une mise en service dans le second semestre 2024 avec :

- un trajet ferroviaire (évitant la région parisienne saturée) de 950 km, concurrentiel par rapport à un trajet routier de 920 km et offrant une qualité de service élevée en termes de disponibilité et de ponctualité (avec un aller-retour par jour, 6 jours sur 7) ;
- des trains de 750 mètres comportant 22 wagons permettant de transporter 44 semi-remorques ;
- un service exclusivement non accompagné.

A terme, Brittany ferries prévoit de transporter 25 à 27 000 Unités de Transport Intermodale (UTI) par an sur la base de 275 à 330 rotations annuelles, soit près de 80 camions transportés par jour. Pour chaque semi-remorque transférée sur ce train, une tonne de CO<sub>2</sub> d'externalités négatives sera épargnée.



Ce projet ne pourra voir le jour que grâce à de nombreuses subventions publiques ainsi que de nombreux partenariats publics et privés avec notamment : Ports de Normandie et Port de Cherbourg, la Ville de Cherbourg, SNCF réseau (pour la mise à disposition de sillons et les travaux nécessaires sur les infrastructures), Lohr industries (pour le matériel ferroviaire spécifique), la CAPB (Communauté d'Agglomération du Pays Basque) et la SEPA pour l'aménagement du terminal de Mouguerre.

### ③ Témoignage d'une entreprise de transport ayant recours au transport combiné rail-route



**David DARRIEUSSECQ**  
Gérant  
des Transports Darrieussecq

Les Transports Darrieussecq, situés à Mouguerre, disposent de 15 salariés et 15 ensembles routiers. Ils sont engagés dans le programme EVE et ont fait le choix en 2020 de s'orienter vers le transport combiné rail-route pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre mais également afin d'anticiper les difficultés de recrutement des conducteurs routiers et l'augmentation du prix du carburant. Afin de gérer l'organisation de ces transports, une structure indépendante « Bleu Modal » a été créée. L'entreprise réalise actuellement 5 départs quotidiens par le rail vers la région parisienne et autant vers le Nord, 60 % des flux étant descendants et 40 % montants, l'objectif étant d'équilibrer ceux-ci.

Le transport combiné rail-route nécessite d'investir dans des châssis, des caisses mobiles et il génère des coûts de stockage des caisses mobiles et des coûts de manutentions sur les terminaux. Néanmoins, étant donné qu'il est moins impacté que le gazoil par la hausse du prix de l'énergie, actuellement les coûts sont sensiblement équivalents entre un transport routier et un transport combiné rail-route.

Le bilan carbone du transport combiné est de plus en plus un argument commercial non négligeable auprès des chargeurs, surtout si l'on est en capacité de les rassurer avec la possibilité de réaliser le transport de la marchandise par la route en cas de carence du fer (en raison de problèmes techniques empêchant le départ du train par exemple...).

On ne peut que conseiller à une entreprise qui envisage de se lancer dans le transport combiné rail-route :

- d'identifier les flux pour lesquels une offre est disponible (axe Nord <=> Sud) ;
- de vérifier si la nature de la marchandise à transporter se prête au transport par rail ( hauteur de caisse plus basse et charge utile plus faible) ;
- de bien se renseigner sur les services proposés par les opérateurs ferroviaires ( capacité des trains, horaires d'arrivée et de départ, plans de marche... ) ;
- d'investir dans des caisses mobiles de dernières générations avec une charge utile améliorée et des conditions d'accès facilitées pour les conducteurs et les opérateurs. ;
- de démarcher ses donneurs d'ordre pour leur proposer du transport combiné.



### ④ Développement de l'intermodalité en Vallée de Seine



**André POIRET**  
Président ACTIZLOG  
pour le Projet MODALI SEINE

Le projet Modali'Seine, qui a débuté dans le cadre du CPIER Vallée de Seine en mai 2021 pour une durée de 18 mois, a pour objectif d'apporter les clés de la faisabilité du développement logistique et économique de l'Intermodalité en Vallée de Seine. Pour cela il convenait d'identifier les acteurs et utilisateurs des flux intermodaux sur l'axe Seine et leurs besoins, de faire un état des lieux des transports intermodaux existants et de proposer des scénarios innovants, de développer une base de formation intermodale mutualisée et de faire émerger une stratégie acceptée par les parties prenantes.

Principales préconisations à l'issue des travaux menés :

- créer une formation certifiée permettant l'obtention d'un diplôme sur l'intermodalité ;
  - modifier « l'aide à la pince » et augmenter les aides au report modal ;
- inverser la vision mono canal de la chaîne logistique, en intégrant le flux dans un contre flux pour optimiser les coûts globaux, en utilisant des méthodes matricielles pour la gestion des projets pour éviter les actions en silos, en développant des offres de manutentions embarquées et automatisées sur les bateaux ou pour le chargement des wagons, en apportant plus d'incitations et de contraintes pénalisantes pour décarboner les chaînes logistiques, en promouvant les modes fluviaux et ferroviaires auprès des entreprises via les CCI notamment et en développant des logiciels d'aide à la décision multimodaux, comme CAMEO et FLUSYNCHRO ;
- augmenter la part modale du ferroviaire et du fluvial : pour le ferroviaire via un service plus fiable et plus compétitif et pour VNF en continuant à développer leur politique de report modal.

Le projet Modali'Seine arrive à sa dernière phase qui est celle dédiée à la communication. Une journée sera donc consacrée en 2023 à la présentation de ses conclusions.



## 5 Le transport fluvial



**Bertrand NEVEUX**

Adjoint au chef de service

Sur les 8 500 km de voies navigables en France, le plus grand réseau fluvial européen, VNF gère 6 700 km de fleuves, rivières et canaux, 3 000 ouvrages et 40 000 hectares de domaine public.

Sur le réseau du bassin de la Seine, on recense : 1 400 km de voies navigables, connectées aux grands ports maritimes, dont 600 km à grand gabarit-gabarit intermédiaire (400 à 5 000 tonnes) et 3 grands projets de mise à grand gabarit : projet Bray-Nogent, Projet MAGEO et projet Canal Seine-Nord Europe (2028-2030) qui vise à connecter le bassin de la Seine au nord de l'Europe.

Le trafic sur le bassin de la Seine représente 22 millions de tonnes transportées en 2021 (soit + 3,3 % entre 2020 et 2021) et 3,83 milliards de tonnes-km (soit + 8,2 % entre 2020 et 2021) ce qui correspond à 268 000 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées et 1 100 000 camions évités sur les routes.

Les principaux atouts du mode fluvial : des coûts de transport réduits grâce à la massification du transport, la fiabilité des délais d'approvisionnement et la sécurité des transports, un mode de transport respectueux de l'environnement, des réserves de capacité du réseau avec l'infrastructure existante, la desserte des grandes agglomérations et des hinterlands des ports maritimes.

On constate une méconnaissance générale du transport fluvial en France bien que VNF et les gestionnaires portuaires sensibilisent et accompagnent les entreprises et promeuvent le fluvial auprès des institutions (Etat, Collectivités territoriales). Le report modal auprès des entreprises (industriels, logisticiens) nécessite un accompagnement vers l'écosystème fluvial : explication des possibilités, analyse de leur logistique, mise en relation avec les acteurs de la voie d'eau. Pour se faire, VNF s'appuie également sur le plan d'aides au report modal qui comprend 3 volets :

- 1) prise en charge de 50 % du budget d'étude logistique préalable au report modal (avec un plafond de 25 000 euros) ;
- 2) aide à l'expérimentation du transport fluvial avec une prise en charge des surcoûts d'exploitation plafonnée à 100 000 euros pour un maximum de 10 tests sur 6 mois ;
- 3) aide à l'investissement en infrastructure et superstructure nécessaires au transport fluvial (mini 25 % et max 50 %) avec un plafond de 500 000 euros par projet dans le cadre d'un contrat signé pour une durée de 1 à 7 ans. Le chargeur prend des engagements de trafic sur la période du contrat et l'aide est versée en fonction des tonnages déclarés et constatés.



## 6 Témoignage du leader français du transport combiné rail route



**Ivan STEMPEZYNSKI**

Directeur général

TAB Rail Road est une entreprise de transport routier, chartée et labellisée dans le cadre du programme EVE, spécialisée dans le transport combiné rail route (avec 160 collaborateurs, une flotte de 1 039 caisses mobiles, 85 véhicules moteurs, 55 000 UTI transportées en 2021 et 37 000 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées). Elle appartient au groupe Open Modal qui, pour couvrir la chaîne logistique complète, comprend également 3 autres entreprises : T3M organisateur de transports ferroviaires, Combi rail qui tracte les trains (en partie pour T3M) et BTM qui s'occupe de l'organisation logistique sur les terminaux ferroviaires.

Le combiné rail route associe deux techniques de transport : la route sur les premiers et derniers kilomètres et le rail sur la longue distance. La marchandise est chargée chez le client dans une caisse mobile appelée Unité de transport Intermodal (UTI) qui permet de changer de mode de transport (passage du routier au ferroviaire) sans rupture de charge.

Elle est dans un premier temps verrouillée sur le véhicule routier puis transbordée sur le train. Le transport combiné est rapide, avec des trains allant à 120 km/h permettant des livraisons en 24h, rentable pour les trajets supérieurs à 500 km, moins polluant car il n'émet que très peu de particules et de CO<sub>2</sub> (9 fois moins que le mode routier) et économe en énergie (6 fois moins d'énergie consommée que le mode routier).

TAB Rail Road a recours au transport combiné rail route sur des trajets longue distance sur l'axe Nord Sud, les clients devant être à moins de 100 km du terminal ferroviaire pour que cela soit rentable. 500 camions (roulant essentiellement au Gaz Naturel Compressé) sont chargés 5 jours par semaine pour effectuer des trajets sur rail de nuit.

Si le transport par rail permet un transport durable grâce aux économies de CO<sub>2</sub> et d'énergie qu'il permet, il a également d'autres atouts : il est bénéfique pour l'image de l'entreprise de transport qui y a recours, il lui permet de pallier à la pénurie de conducteurs et d'un point de vue sociétal, il permet en diminuant le nombre de camions sur la route, de désengorger les routes, de diminuer le risque d'accidents et de diminuer la pollution.



## 7 Le transport fluvial sur l'axe Seine



**Kris DANARADJOU**  
Directeur général adjoint  
développement

Haropa Port est un établissement public, créé en 2021 en fusionnant les 3 ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris). Premier port de France, son objectif est de développer le report modal vers le fleuve et la route pour atteindre 20 % à l'horizon 2025 pour le trafic de conteneurs. La Seine offre un réseau non saturé avec de nombreuses possibilités pour déployer des modes de transport massifié. Le recours au fer et au fleuve, en complément et en substitution de la route, s'inscrit dans la stratégie de mise en œuvre d'une logistique décarbonée. Le transport fluvial émet jusqu'à cinq fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport routier pour 1 tonne transportée. Pour la même quantité de marchandise transportée, le transport fluvial consomme trois à quatre fois moins d'énergie que le mode routier. Avec le développement de la logistique urbaine, HAROPA PORT peut proposer aux acteurs économiques un corridor logistique décarboné de bout en bout depuis le terminal maritime jusqu'à la livraison du dernier km au cœur des zones de consommation.

Le transport fluvial progresse sur l'axe Seine grâce notamment :

- à l'utilisation par les acteurs de la complémentarité des terminaux. On a ainsi constaté une augmentation de 25 % des conteneurs en 2022 sur le terminal de Gennevilliers. Le recours au transport fluvial pour des livraisons sur Paris permet d'éviter la congestion urbaine à l'approche de Paris et de sécuriser ses délais de livraison
- à la mise en place de nouvelles solutions logistiques, comme par exemple, le transbordement de conteneurs vers des destinations internationales ou des travaux menés sur le suivi des marchandises.

Afin d'accompagner les initiatives, des Appels à Manifestation d'Intérêt ont été lancés afin de soutenir le développement de services et de nouvelles offres sur des terminaux secondaires.

Le canal Seine-Nord Europe offrira, à l'avenir, des opportunités à l'axe Seine car il permettra à Haropa Port d'étendre son Hinterland naturel et de capter de nouveaux flux. Pour développer le report modal sur l'axe Seine, il faudrait également mettre en place des plateformes de transport combiné et disposer de sillons pour développer le fret ferroviaire.

## LA PLATEFORME DE DONNÉES EVE : [www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr)



**Mathilde AUGER**  
Référente Plateforme  
chez Eco CO<sub>2</sub>

La plateforme d'échange de données environnementales transport est un outil commun gratuit pour tous les professionnels du transport et de la logistique afin d'échanger de manière sécurisée sur leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) et sur leurs indicateurs de performance. La plateforme est ouverte aux entreprises engagées, ou non, dans le programme EVE.

A ce jour, on recense :

- au niveau national, 1 110 entreprises inscrites sur la plateforme EVE dont 252 chargeurs et 858 transporteurs.
- en Normandie, 67 prestataires de transports et chargeurs inscrits, 10 prestataires de transport ayant partagé leurs indicateurs.

La plateforme permet ainsi à l'entreprise ALPAK inscrite sur celle-ci, de disposer d'une synthèse claire et complète des informations relatives à son activité, à ses gaz à effet de serre (GES) et à ses indicateurs. Cela facilite sa communication sur ses GES auprès de ses clients, notamment dans le cadre d'appel d'offres.



**Kamran RIAZ**  
Directeur d'ALPAK

Je retiendrai des interventions et échanges de cette manifestation plusieurs mots qui sont les clés d'une démarche de résilience : partenariat, collectif, connaissance, formation, innovation, matricielle, sobriété.

Parmi les freins évoqués au développement du fret ferroviaire, j'ai relevé le manque de sillons disponibles dus à la priorité donnée aux passagers par rapport au fret et la nécessité de modifier et d'augmenter les aides disponibles. Et plus généralement, ce qui semble freiner le report modal semble être un manque d'information et de formation pour mener à bien l'intermodalité.

Même si les différentes crises : sanitaire, énergétique, pénurie de conducteurs amènent à développer l'intermodalité, il faudra toujours du transport routier. Il est donc essentiel que les transporteurs et les acteurs de la chaîne logistique s'engagent dans la démarche Engagements Volontaires pour l'Environnement afin de limiter l'impact environnemental de leurs activités et de participer à l'atteinte des objectifs collectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

A noter la mise en place récente du label FRET 21 à destination des chargeurs et l'organisation le 7 février d'une manifestation nationale dans le cadre du programme EVE avec des tables rondes et la remise de trophées valorisant des entreprises engagées.



**Guillaume LEFRANÇOIS**  
Directeur délégué à l'ADEME  
Normandie

Le programme EVE est porté par l'ADEME, Eco CO<sub>2</sub> et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGI, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Il est financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.





**ENGAGEMENTS  
VOLONTAIRES POUR  
L'ENVIRONNEMENT**  
transport et logistique

# Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE)

Ce programme intègre les dispositifs d'engagements de réduction des émissions de GES de l'ensemble des acteurs de la chaîne du transport et de la logistique.

## Une association et des organisations professionnelles

**AUTF** **CGF** **FNTR** **FNTV** **OTRE** **UTLF**  
pour vous sensibiliser et vous informer

## Un site internet

[www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr)



- ▶ pour présenter le programme EVE et accéder aux sites spécifiques aux dispositifs objectifs CO<sub>2</sub> et FRET 21 : [fret21.eu](http://fret21.eu)
- ▶ pour accéder à la plateforme d'échange de données environnementales EVE.

## Un chargé de mission Eco CO<sub>2</sub>

**Andrew Patry**

[andrew.patry@ecoco2.com](mailto:andrew.patry@ecoco2.com)  
tél. 07 84 44 04 90



pour vous accompagner gratuitement en Normandie

**eco CO<sub>2</sub>**  
DANS LE CADRE DE LA MISSION 2

## Un dispositif objectif CO<sub>2</sub>

comportant

## Une charte



pour les entreprises effectuant, du transport public ou privé de marchandises ou du transport public de voyageurs

pour vous aider à progresser

## Un label



pour les entreprises de transport public de marchandises et de voyageurs

pour valoriser vos résultats

## Un dispositif EVCOM

pour les commissionnaires



## Un dispositif et un label FRET 21

pour les chargeurs



Le programme EVE est porté par l'ADEME, Eco CO<sub>2</sub> et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Il est financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.