

Faire de Poitou-Charentes, concrètement, une région d'excellence environnementale

Les TER aux AGROCARBURANTS
en Poitou-Charentes

*L'APRÈS-PÉTROLE
EST EN MARCHÉ...*



Ségolène Royal
Présidente de la Région Poitou-Charentes

lance pour la première fois en France
une expérimentation sur des TER
respectueux de l'environnement
avec 30% de diester.

Jeudi 14 septembre
à 15H30 à la gare SNCF de Poitiers

UN DEFI ENVIRONNEMENTAL

Ségolène Royal a souhaité faire de la région Poitou-Charentes, une région d'excellence environnementale. **L'objectif fixé est de participer au respect du protocole du Kyoto**, pour cela la région a engagé un plan après-pétrole avec des mesures concrètes dans le domaine de l'environnement et la maîtrise des coûts de l'énergie pour les ménages et les entreprises.

Le lancement du plan TER à agro-carburants s'inscrit dans cette démarche, dans le but de diminuer les consommations d'énergie fossile par la promotion d'opérations économes en énergie et le soutien au développement des énergies renouvelables.

Une partie du parc des trains TER fonctionne au gasoil, lorsque les lignes ferroviaires ne sont pas électrifiées. Pour réduire la consommation d'hydrocarbures et les charges de fonctionnement des TER, il est possible de recourir à l'utilisation d'un agro-carburant, sachant que **le secteur des transports est le plus gros producteur de gaz à effet de serre et un grand consommateur de pétrole.**

Depuis 2004, la Région participe au développement des transports collectifs et par conséquent à la limitation de l'usage des voitures particulières. A ce titre **le développement de la fréquentation des TER enregistré depuis janvier 2004 (+18%) a permis de limiter significativement la production de gaz à effet de serre.**

Compte tenu de la réglementation des agro-carburants et de l'organisation du marché des hydrocarbures en France, cette expérimentation utile pour l'environnement se traduit par un surcoût qui sera pris en charge à parité par la SNCF et la région Poitou-Charentes. Ce surcoût pourrait être réduit si la réglementation fiscale française devenait incitative pour le développement des énergies renouvelables.

Ce plan d'action s'inscrit dans les nouvelles actions engagées par la région Poitou-Charentes et la SNCF dans le cadre de **la semaine européenne de la mobilité qui débutera le 22 septembre.**

UN DEFI TECHNIQUE A RELEVER, UNE PREMIERE !

Matériel ferroviaire concerné en Poitou-Charentes :

Le parc de 8 autorails X73500 basés à Saintes circulant sur un ensemble de lignes bien identifié et limité répond particulièrement aux besoins de l'expérimentation.

Stations-service :

La mise en œuvre du projet sur une partie limitée du matériel ferroviaire SNCF implique de disposer d'installations spécifiques de ravitaillement en combustible situées à proximité.

Les trajets retenus sur la région, nécessitent actuellement de disposer de 2 stations-service de distribution de biocarburant, spécifiques : l'une à Saintes l'autre à Angoulême.

Carburant :

Le biocarburant retenu pour ce projet est du biocarburant de type B30, produit fourni par Total sous le nom de TOTAL B30

Il est composé à 70% de gazole et 30% de biocarburant pur, du bio-diesel, d'où le nom générique de B30.

Les 70% de gazole sont issus des raffineries du pétrolier Total.

Les 30% de bio-diesel conforme à la norme NF EN14-214 sont fabriqués par la société Diester-Industrie à partir d'huiles végétales extraites, en majorité, du colza.

Adaptation autorails :

Si la mise en œuvre de biocarburant B30 ne nécessite pas de modification importante des matériels, certaines adaptations et préparations sont nécessaires afin de ne pas risquer de péjorer la fiabilité.

Pour exemple, il est souhaitable :

- d'installer des filtres séparateurs d'eau
- de vidanger les réservoirs et les moteurs
- de remplacer les filtres gazole et huile
- d'examiner l'historique des moteurs
- d'établir un bilan complet de chaque moteur ;

Etude :

La mise en œuvre expérimentale du biocarburant impose certaines études avant le démarrage de l'expérimentation et au cours de celle-ci :

- compatibilité de ce biocarburant avec les composants des engins ;
- conservation de la puissance des moteurs ;
- évaluation de la variation de la consommation ;
- méthode de suivi en service ;

Préparation préalable du matériel :

Si la mise en œuvre de biocarburant B30 ne nécessite pas de modification importante des matériels, certaines adaptations et préparations sont nécessaires afin de ne pas risquer de dégrader la fiabilité.

Le choix du biocarburant a été effectué afin de limiter au maximum le surcoût en maintenance préventive et les risques de détérioration des coûts de maintenance corrective.

L'emploi de biocarburant B30 nécessite malgré tout de resserrer la trame de maintenance afin de s'assurer que l'éventuel impact sur le comportement des moteurs ne risque pas de causer de dommage en exploitation.

A titre d'exemple :

- réduction des intervalles de vidange
- réduction des intervalles de remplacement des filtres
- resserrement des suivis par analyse des fluides
- expertises et auscultations régulières des moteurs.

Par ailleurs, des risques d'usure rapide d'éléments constitutifs du moteur existent. En conséquence, la trame de maintenance sera adaptée en fonction des éléments de l'expérimentation.

Planning prévisionnel :

- Durée de l'expérimentation : 2 années à compter du premier remplissage en B30
- Début : 1^{er} trimestre 2007

LE PARTENARIAT REGION – SNCF

Le secteur des transports étant le plus gros producteur de gaz à effet de serre et un grand consommateur de pétrole, l'objectif est de limiter notre dépense énergétique et d'anticiper la raréfaction du pétrole.

La Région s'engage à participer à cette expérimentation et à **apporter une aide de 50 % maximum de ce coût à la SNCF**, la participation définitive de la Région sera établie sur la base des surcoûts constatés,

Pour l'heure, la participation de chacun s'élève à **412 500 €**.

Estimation des coûts (hors taxes) détaillées :

➤ Investissements		
	Installations au sol (stations services)	300 K€
➤ Fonctionnement (24 mois)		
○	Etudes	144 K€
○	Surcoût carburant (1)	450 K€
○	Préparation des 8 autorails	94 K€
○	Suivi et maintenance spécifiques	137 K€

(1) Le coût B30 de 1.20€/l

Le coût gazole de 0.62€/l.