RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CLIMAT ET BIODIVERSITÉ

Atelier Transports

Groupe de travail dédié à la Mobilité longue distance

Compte rendu de la séance n°1 du 9 décembre 2022

Contexte : La séance s'est tenue le 5 décembre au Lieu de la Transformation Publique, à Paris. Y étaient invités les personnes conviées à l'atelier de lancement de l'Atelier Transports du 8 novembre, ainsi que d'autres représentants de l'écosystème, identifiés par la DGITM et la DGAC. Une cinquantaine de participants se sont ainsi retrouvés pour travailler en petits groupes : 6 groupes chargés chacun d'un des 6 thèmes ci-dessous. L'objectif de cette première séance était d'identifier les leviers, qu'ils soient présentés par l'administration ou proposés par les participants, et d'échanger sur les enjeux associés.

La 2ème séance, à venir (le 17 janvier matin à la Tour Sequoia à la Défense), visera à préciser des conditions de mise en œuvre de chacun des leviers.

Atelier 1 - Comment mieux organiser les travaux en lien avec les services ferroviaires pour éviter au maximum les impacts sur les voyageurs?

Dès le début des échanges, les participants de l'atelier 1 se sont interrogés sur le temps nécessaire pour SNCF Réseau afin de réaliser les travaux programmés. En Italie et en Allemagne, les travaux similaires semblent prendre moins de temps. Pour le Réseau Ferré National, cette première interrogation conduit à plusieurs questions :

- qu'est-ce qui est vraiment consommé pour les travaux et qu'est-ce qui est restitué ?
- quelle est l'organisation des travaux sur le RFN ? Pourrait-elle être plus efficace ?
- quelle prise en compte financière de la réduction de capacité liée aux travaux (au bénéfice des transporteurs) ?
- au final, quel monitoring des travaux chez SNCF Réseau ?

Puis, les participants de l'atelier 1 ont échangé sur la nouvelle situation suscitée par l'émergence de la concurrence sur un réseau commun, conduisant à la répartition de l'infrastructure entre les différents opérateurs, les opérateurs les plus performants étant pénalisés par les opérateurs les plus mauvais. Alors que le but affiché de l'ouverture à la concurrence est le report modal, le train étant le meilleur moyen d'une transition vers l'électrique, ce report va dans le mauvais sens du fait des perturbations liées aux travaux. À titre d'exemple, sur les lignes où il n'y a pas d'avion comme entre Paris (intra muros) et Lyon, il existe un marché en demande et une possibilité d'accroître l'offre à grande vitesse. Mais les travaux vont freiner le développement.

Trois phases sont identifiées par les participants de l'atelier 1 dans le processus d'instruction des travaux : identification ; concertation ; résolution des conflits. Cette analyse conduit à s'interroger sur trois aspects :

- la temporalité et la cartographie : quelle vision des travaux doit communiquer SNCF Réseau et à quel horizon temporel ? En première approche, le ferroviaire s'inscrivant dans le temps long, y compris pour les services librement organisés (SLO), une image des travaux dans les 10 ans à venir semble pertinente. Une anticipation de 3 ans pour une information détaillée devrait être suffisante, peut-être plus (5 ans) s'il y a conflit potentiel (le plus pénalisant est l'absence de circulations qui peut mettre en péril l'activité).
- une programmation des travaux par axe, plutôt que sur un périmètre géographique limité (région). Cette programmation doit prendre en compte l'existence des itinéraires alternatifs, qu'il faut garantir pour faciliter les circulations.
- les arbitrages : une transparence est attendue sur la manière avec laquelle ils sont pris.

Concernant les conséquences des travaux, les participants de l'atelier 1 considèrent qu'il n'est pas gênant qu'un train soit supprimé si un moyen de substitution est prévu. Il existe des autocars très confortables, mais le temps de parcours peut être fortement allongé (sortie de l'autoroute pour desservir une ville ; substitution à un train à grande vitesse, etc.). Les participants s'interrogent sur la possibilité de mettre en place de partenariats en amont, notamment, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, un accord avec un concurrent pour acheminer les voyageurs.

Les différents leviers de l'atelier 1 qui forment autant de pistes qui pourront alimenter la mise en œuvre de la stratégie nationale pour l'articulation entre les travaux et la circulation des trains, aussi bien voyageurs que fret seront approfondis :

Levier 1 : Faire ré-aimer le mode ferroviaire : rassurer, sécuriser le voyage ;

Levier 2 : Concilier l'intérêt de plusieurs opérateurs avec un réseau commun ;

Levier 3 : Mettre en place une vision d'axe et proposer des itinéraires alternatifs ;

Levier 4 : Avoir une visibilité suffisamment en amont sur les travaux (10 ans ?) ;

Levier 5 : Assurer la promesse de transport pendant les travaux (substitution).

Atelier 2 - Comment informer les voyageurs et distribuer des billets de transport dans un contexte multi-opérateur et multimodal ?

Le monde du transport est de plus en plus multimodal, intermodal et de plus en plus en concurrence pour un même mode. En effet, pour un déplacement de longue distance, plusieurs options peuvent exister et coexister pour un même voyage : avion, train, car, covoiturage voire une combinaison de ces différents modes, et potentiellement différents opérateurs possibles pour un même mode. Il existe ainsi un grand nombre de canaux de vente : sites des opérateurs ou des compagnies, agences de voyages ou encore guichets physiques. Cette question n'existait jusqu'à présent pas au sein du mode ferroviaire puisqu'en situation de monopole. Avec la fin de ce monopole, différents opérateurs vont être amenés à opérer sur le même réseau et par conséquent sur les mêmes itinéraires. De plus, différentes autorités organisatrices reprennent la distribution de leurs titres de transports (les Régions notamment), créant ainsi des différences entre zones géographiques. Face à cette multitude de possibilités et donc de canaux de ventes différents, il est donc intéressant de réfléchir à l'avenir souhaité du parcours voyageur et de son information.

Aujourd'hui, toute plateforme qui le désire a la possibilité de vendre des billets subventionnés (obligation définie par la loi) mais il n'existe pas de réglementation concernant les services librement organisés (SLO).

En ce qui concerne le ferroviaire, longtemps en tête des sites de e-commerce en France, le site de vente de billet de la SNCF (sncf-connect.com) prévoit de ne pas vendre les billets des concurrents directs sur les SLO (tout en maintenant la vente pour d'autres opérateurs lorsque ceux-ci ne sont pas en concurrence directe comme les TER).

Il semble évidemment nécessaire pour les usagers d'avoir un outil référençant l'ensemble de l'offre de transport ferroviaire. Pour les participants à l'atelier, l'Etat semble être tout indiqué pour porter cette plateforme (ou SNCF-Réseau pour le ferroviaire ?). Cela pourrait se traduire par une délégation de service public (DSP), ou Appel à Manifestation d'Intérêt. Mais cela reste également encore possible via les plateformes privées, peut être avec l'aide de réglementations.

Quelques exemples sont cités : en Suisse, il existe déjà une plateforme intégrée à l'échelle nationale pour toute l'offre de transport sur laquelle on peut acheter les billets. Un exemple à suivre !

Exemple de début de Mobilité par Association de Services (MAS) Régional : breizhgo.bzh

Des 'nouveaux' acteurs déjà existants dans la vente de billet multi-transporteurs : TrainLine (B2C) ; TheTreep (B2B) ; Rome2Rio (B2C, avec une commission supplémentaire par rapport à l'opérateur historique) ; Kiwi.com (B2C) : ce dernier propose une assurance pour garantir les correspondances (quel que soit l'opérateur).

Il existe un certain nombre de sites qui référencent l'offre, comme Google, mais plus rarement les tarifs, et encore moins la possibilité d'acheter les billets.

Enfin, les participants ont évoqué également la possibilité d'une rupture avec l'apparition d'un booking.com ou AirBnb du transport !

Sur le sujet de l'information temps réel, à noter qu'il existe des travaux en cours pour intégrer des données temps réel sur la plateforme Transport.data.gouv.fr.

Les enjeux suivants identifiés par le groupe (qui ? moyens ? freins à lever et conditions de réussite ? modalités de mise en œuvre ? échéance ?) seront approfondis :

Levier 1 : création d'une plateforme de vente globale par la puissance publique (via DSP, AMI ?). L'intérêt (et la complexité) d'une telle plateforme réside notamment dans son aspect multimodal, permettant notamment les rabattements des premiers/derniers km via les transports urbains.

Levier 2 : adapter la réglementation pour imposer/généraliser/faciliter l'accès à l'information sur les horaires et les tarifs ainsi que la vente de tous les titres (en particulier les services librement organisés) sur les plateformes multi-opérateurs (comme TrainLine, Rome2Rio). Par exemple : mise à disposition obligatoire d'une API pour tout opérateur de transport.

Atelier 3 - Comment favoriser le report vers le mode ferroviaire ?

L'atelier n°3 a souligné que le report modal concernait non seulement le transport aérien vers le transport ferroviaire, mais aussi le transport routier individuel vers le transport ferroviaire. Un consensus certain entre les intervenants a émergé : le report modal est une perspective d'avenir.

Le transport ferroviaire, même s'il est vertueux en termes de développement durable, n'est pas forcément un mode de transport plébiscité. Dans l'imaginaire collectif, le transport ferroviaire est un mode intermédiaire, entre la voiture (synonyme de « liberté) et l'avion (synonyme de « prestige (social) » et de « services »). Quel est « l'imaginaire » associé au transport ferroviaire ?

Pour se développer, le transport ferroviaire se doit d'être « une alternative crédible » de transport. Pour cela, il doit améliorer sa qualité de services pour gagner en attractivité. Il faut pour cela :

- plus de fréquences et des horaires adaptés (référence au « cadencement horaire » dans d'autres pays européens) ;
- une meilleure expérience voyageur (accessibilité des gares, accueil en gare, services, importance de la fluidité du transfert de bagages pour un parcours fer + air …) ;
- prendre en compte des problématiques différentes selon les faisceaux : radiales TGV (produit adapté aux attentes actuelles), radiales grandes lignes (produit peu adapté, exemples actuels des difficultés des dessertes Paris-Limoges ou Paris-Clermont Ferrand), transversales (produit très peu adapté) ;
- prendre en compte des attentes différentes « prix/temps » et les arbitrages qui en découlent, différents selon le motif de voyages (affaires ou loisirs/familial)

Toutes ces attentes doivent répondre à des clients qui ne forment pas un groupe homogène.

La problématique du coût est centrale dans le développement du transport ferroviaire et les attentes liées au report modal :

- le coût pour les usagers : les billets sont chers (notamment pour un voyage familial) ; les coûts des péages du réseau ont un impact sur le prix des billets ;
- le coût pour les futurs opérateurs : barrières à l'entrée très importantes pour les nouveaux entrants ; les coûts liés à la - nécessaire - régénération du réseau ont été aussi soulignés ;
- pour les transports intermodaux, se pose la question de la transparence (standardisation des mesures) des émissions de GES (CO2 et non CO2). L'importance de ce point a été soulignée dans une logique de taxation basée sur le principe du « pollueur-payeur » qui doit faciliter les transferts d'activité de l'avion vers le train.

Les participants se sont interrogés sur les différents types de déplacements réalisés en avion. Les vols courts s'inscrivent aujourd'hui le plus souvent dans des déplacements plus longs dont ils ne sont qu'une étape. De fait, en-deçà de 2h30 de temps de trajet, la substituabilité de l'avion par le train s'organise naturellement. Les liaisons Lille-Paris ou Strasbourg-Paris ont ainsi cessé d'être exploitées par Air France bien avant la loi « Climat et Résilience ». Aujourd'hui, le fait nouveau est l'impact des politiques de déplacement des entreprises

(souvent, la limite est fixée à 4 heures) : ainsi la liaison aérienne Paris-Marseille voit son trafic point à point fortement diminuer.

Il est apparu nécessaire aux participants de s'interroger sur le « narratif » associé au transport aérien. L'idée n'est pas de promouvoir un modèle exclusivement punitif de report modal, à court-terme, mais d'organiser dès aujourd'hui la méthode et les moyens à mettre en œuvre pour s'assurer que l'on pourra continuer à voler en 2050. Il faut s'interroger sur des points essentiels : pourquoi vole-t-on ? comment ? pour quels types de voyages ? A quels niveaux ? Les notions de « réduction de trafic » et de « budget carbone » ont été évoquées.

Les trains peuvent aussi être une alternative de report modal sur les trajets de moyenne distance en France et en Europe.

Concernant les tarifs élevés des voyages en train surtout pour les familles, l'idée de créer des bons cadeaux correspondant à une participation à l'achat de billets de train à offrir à son entourage a émergé. Les bons cadeaux existent pour les spectacles, pour les hôtels… pourquoi pas pour les voyages en train ?

Un consensus s'est dégagé sur le fait que l'aviation arrivera à diminuer son impact, mais qu'une réponse purement technologique, si elle apporte des avancées essentielles (par exemple, l'usage des carburants d'aviation durable), souffre du décalage temporel entre les solutions du futur (avion électrique, hydrogène) et l'urgence climatique actuelle.

Les leviers suivants seront approfondis lors de l'atelier du 17 janvier 2023 :

Levier 1 : élaborer un plan d'action pour améliorer la qualité de services offert par le transport ferroviaire afin de favoriser le report modal

Levier 2 : mettre en place un groupe de travail relatif aux conditions tarifaires permettant de favoriser le développement des trajets intermodaux

Levier 3 : créer la possibilité d'offrir des bons cadeaux « voyage en train » à son entourage, incitant à l'achat de billets de train longue distance à prix réduit

Atelier 4 - Comment améliorer le financement de la décarbonation du transport aérien ?

1 Analyse de la problématique et expression libre

Les participants à la table ronde se sont accordés sur le fait que la décarbonation du transport aérien (TA) était essentielle, et qu'elle conditionnait l'acceptabilité sociétale de l'aviation. Ils ont rappelé que la raison d'être du TA était d'assurer la connectivité entre les peuples et souligné que la dimension internationale du TA pouvait induire des distorsions de concurrence. Ils mentionnent que le financement de la décarbonation se doit être analysé en priorité au regard des enjeux de souveraineté énergétique.

La stratégie américaine a été rappelée, et notamment la politique de soutien à la production et à l'achat de carburants d'aviation durables (CAD) au niveau national US et fédéral en Californie, qui contribue à la souveraineté énergétique des Etats-Unis. Les US visent ainsi pour 2050 une autonomie énergétique complète (basée sur des productions américaines), soutenue par une stratégie nationale affichée et revendiquée. Les compagnies aériennes américaines pourraient bénéficier des filières CAD 100 % américaines. Quid de l'Europe ?

La question de la diversité de la durabilité des productions mondiales a été posée. Comment ne pas pénaliser l'Europe qui a des exigences en termes de durabilité supérieures aux autres régions du monde (Asie, USA) ? Comment lier la durabilité (% réduction d'émissions) au financement des filières de CAD française et EU ? Que faut-il mettre en place pour que les énergéticiens produisent en France et non à l'étranger ce qui semble répondre davantage à leur rentabilité ?

Consensus pour rappeler que la taxation du kérosène n'est pas une solution au niveau européen.

La problématique du coût est centrale dans le développement du transport aérien durable et les attentes liées à sa décarbonation de plus en plus fortes dans la société.

2 Identification des leviers pouvant accompagner le financement de la décarbonation du TA.

Les participants à la table ronde ont souligné la nécessité de prendre en compte les **différents périmètres** de financement de la décarbonation du secteur, chaque niveau impliquant des enjeux différents :

- Régional : enjeux forts pour les aéroports ainsi que pour développer les territoires
- National : enjeux de souveraineté nationale et questionnement sur l'articulation entre les mécanismes FR et EU
- Européen : enjeux de distorsion de concurrence pour les opérateurs, notamment avec les compagnies du Golf, les mesures de décarbonation au niveau européen nuisent à la compétitivité des compagnies européennes face à leurs concurrents internationaux.
- International : enjeux de cohérence entre mécanismes Internationaux et Européens.

Les participants ont également mentionné également différentes temporalités. Le **temps court** est nécessaire pour amorcer les filières de CAD et électrifier les opérations sol au sein des aéroports par exemple, alors que le temps long est davantage orienté vers la recherche et les ruptures technologiques.

3 Quels leviers de financement, pour quels acteurs ?

Les échanges, largement consensuels, n'ont pas permis de faire émerger des suggestions nouvelles ou innovantes. Les participants se sont concentrés sur l'explication et la mise en perspective des solutions déjà en discussion entre les parties prenantes.

Les participants ont mentionné que le financement de la décarbonation du TA pouvait s'appréhender sous plusieurs angles.

En complément, lors de la restitution, le sujet de la maîtrise de la demande a été évoqué comme un possible levier de décarbonation du transport aérien, complémentaire des leviers étudiés dans le cadre de cet atelier.

Levier 1	**Soutenir financièrement la recherche pour accompagner les ruptures technologiques (avion H2)**
	Pourquoi => pour contribuer à la souveraineté Française et au leadership industriel français et européen (Airbus) Challenge => L'hydrogène ne répond pas aux besoins des avions long-courriers ⇨ Il ne sera effectif que sur le temps long (après 2040) ⇨ Il nécessite une harmonisation simultanée des niveaux d'aménagement des aéroports dans le monde Financement fléché vers = les constructeurs (Airbus, Safran…) Avec quel outil ? = > FR et Européen Le plan de relance ? France 2030 … ?
Levier 2	**Mettre en place les conditions de la massification de la production de CAD en France**

	Pourquoi => Les CAD représentent le moyen le plus efficace pour décarboner le transport aérien à court et moyen terme Les CAD sont nécessaires au plus près des aéroports pour répondre aux mandats européens, Pour limiter l'achat aux US et en Asie (souveraineté) Challenges => les énergéticiens ne sont pas assez incités à produire en France. **Financement fléché** vers les fournisseurs de technologies, les énergéticiens, la logistique. Avec quel outil ? …. ? ….
Levier 3	**Accompagner financièrement les opérateurs**
	Pourquoi => Les CAD sont 3 à 7 fois + chers que le Kérosène selon les technologies utilisées. ⇨ La transformation des aménagements aéroportuaires (ex-électrification du matériel de piste) est possible de suite. ⇨ L'avion à hydrogène nécessitera un circuit de distribution et des infrastructures de stockage spécifiques au sein de l'aéroport, avec des investissements conséquents. ⇨ Le renouvellement des flottes a un coût très élevé pour les compagnies aériennes. Avec quel outil ? ⇨ Crédit d'impôt SAF ⇨ Dispositif d'amortissement des flottes ⇨ Incitation bonus-malus permettant de prendre en compte l'efficacité énergétique des avions Challenges => il faut une bonne articulation entre les soutiens européens et nationaux. Les soutiens européens sont salués mais trop faibles au regard de l'enjeu que représente les CAD. Avec quel outil ? Fléchage des recettes de la taxe de solidarité par exemple ? **Financement fléché vers** = les acteurs de handling (les sous-traitants piste), les aéroports et les compagnies aériennes.

Les leviers suivants seront approfondis lors de l'atelier du 17 janvier 2023 :

Levier 2 : mettre en place les conditions de la massification de la production de carburants d'aviation durable en France

Levier 3 : accompagner financièrement les opérateurs

<u>Atelier 5 - Comment mieux répondre aux besoins de mobilité des territoires enclavés de la métropole et des outre-mer ?</u>

Le groupe a souhaité s'accorder, pour les besoins des échanges, sur la définition d'un territoire enclavé : un territoire est enclavé au regard des moyens de transport qui le desservent.

Les constats :

- Différents types de territoires enclavés existent : la ruralité éloignée des villes et des moyens de transport longue distance, la ruralité proche d'une station de train ou d'un aéroport et les métropoles. Tous ces territoires peuvent être enclavés mais n'ont pas les mêmes besoins ;
- La France est très centralisée dans un monde mondialisé ;
- Les services publics sont de plus en plus centralisés (hôpitaux, médecins) : un besoin de se déplacer de plus en plus loin pour rejoindre ces services dans les territoires enclavés. Certains services peuvent être accessibles par la dématérialisation mais les territoires concernés subissent également un enclavement numérique ;
- Les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serres mais sont indispensables au quotidien. L'enjeu de décarbonation mène à une double injonction dans ces territoires : ils doivent à la fois répondre à l'enjeu environnemental et organiser leur quotidien dans une réalité qui est celle du peu de disponibilité des transports collectifs – qui sont surtout présents aux abords des grandes métropoles. Cette double injonction peut être difficile à vivre pour les territoires car elle mène parfois à des contradictions et ne trouve pas de solution immédiate ;
- Les besoins de transport sont différents pour les différentes générations qui vivent dans ces territoires ; Il faut donner aux consommateurs les informations leur permettant de choisir leur mode de transport en prenant en compte l'ensemble des caractéristiques (prix, temps de parcourt, confort, mais aussi impact environnemental) ;
- Il y a un besoin de réflexion, d'innovation pour trouver des solutions locales à ces problématiques. Toutefois on constate des inégalités au sein des territoires sur les niveaux de réflexion sur ces sujets. Par ailleurs les institutions notamment européennes sont impliquées pour fournir des solutions, mais leur action est peu connue.

La jeunesse souhaite être impliquée dans ces réflexions : les décisions prises sur le transport ont des effets à long terme.

Levier 1	**Améliorer le partage des connaissances et les réflexions sur les solutions de transport dans les territoires enclavés** Afin de faire émerger une vision commune et d'éviter les incohérences lors des prises de décision : ⇨ Mieux partager les idées entre territoires 4 Mieux informer sur les actions des institutions notamment européennes
Levier 2	**Redynamiser les bassins de vie, pour décroître la dépendance de ces territoires aux métropoles** 5 Rapprocher les services publics 6 Produire localement. Pour cela, agir sur la politique commerciale de l'UE pour protéger les usines locales et leur implantation **tout en maintenant le besoin de connexion au reste du territoire national et à l'international** 7 Maintenir les lignes d'aménagement du territoire (LAT) soumises à obligation de service public, qualifiées d'indispensables de manière consensuelle

Levier 3	**Rechercher une meilleure mobilité, « repenser le modèle » pour mieux articuler la mobilité du quotidien et la mobilité longue distance** Travailler sur un plan de mobilité adapté aux zones rurales pour accéder aux gares qui sont bien réparties sur le territoire, en privilégiant notamment des alternatives au véhicule individuel dans les zones rurales. Lien avec le GT mobilité du quotidien
Levier 4	**Améliorer la transparence de la donnée sur les émissions GES pour éclairer le choix du mode de transport**

Les leviers suivants seront approfondis lors de l'atelier du 17 janvier 2023 :

Levier 1 : améliorer le partage des connaissances et les réflexions sur les solutions de transport dans les territoires enclavés

Levier 3 : mieux articuler la mobilité du quotidien et la mobilité longue distance

Levier 4 : améliorer la transparence de la donnée sur les émissions GES pour éclairer le choix du mode de transport

Atelier 6. Comment garantir une mobilité routière longue distance décarbonée ?

Ce groupe s'est concentré sur l'objectif de décarbonation des mobilités longue distance de personnes par la route.

Il est parti d'un constat présenté par l'association française des sociétés d'autoroute (ASFA) : aux barrières de péage, le taux de véhicules électriques est passé de 0,4 % il y a 1 an à 0,8 % l'été dernier, et 1,5 à 2 % aujourd'hui. On a observé l'été dernier les premières saturations de bornes électriques sur quelques aires d'autoroute au moment des grands départs.

Le groupe s'est accordé sur la nécessité de poursuivre l'équipement en bornes, du fait de la tolérance limitée des citoyens à l'attente. Pour y parvenir, il a été évoqué le modèle du déploiement du très haut débit, avec une logique de subventions publiques au déploiement modulées selon la rentabilité.

Cependant, le groupe a convenu que cela ne pouvait être suffisant.

Il a évoqué l'idée de revoir le modèle de la possession d'un grand véhicule, ou d'un second véhicule familial pour les grands départs en vacances, et l'idée d'une désincitation à l'acquisition de véhicules trop lourds (SUV) – système mis en place récemment avec la taxe au poids.

Augmenter le report modal vers le fer est naturellement aussi une partie de la solution.

Il a par ailleurs été évoqué des leviers d'augmentation du taux d'occupation des véhicules :

- L'autocar longue distance électrique n'est pas mature aujourd'hui (expérience présentée par Flixbus d'un Paris-Amiens : les véhicules ont 250 km d'autonomie et nécessitent 4h de recharge). La solution de court terme est sans doute d'encourager les biocarburants. La nécessité pour le transporteur de disposer de sa propre cuve pour des raisons de traçabilité est un frein, qui pourrait être levé en permettant à un transporteur de se ravitailler chez d'autres transporteurs.
- Le covoiturage, avec un plan covoiturage renforcé qui a été salué notamment par Blablacar.

Dans les deux cas, disposer de voies réservées pour ces véhicules dans les zones de forte congestion est un plus pour la régularité et l'attractivité de ces solutions.

Enfin, le groupe s'est attaché à approfondir deux cas d'usage classiques de la mobilité routière longue distance de personnes : le départ en vacances, et les tournées professionnelles.

S'agissant des départs en vacances, il a été évoqué :

- Le levier complémentaire de maîtrise de la demande : favoriser des itinéraires touristiques de proximité, la belle destination à côté, le cyclotourisme (avec la question de la capacité d'emport à bord des trains)
- Le levier de l'étalement dans le temps et notamment des départs hors week-end, ce qui pose la question des congés scolaires
- L'importance de disposer d'un tissu d'IRVE (bornes électriques) suffisant sur les lieux de villégiature pour la haute saison.

S'agissant des tournées professionnelles, l'électrification des véhicules de tournée est apparue comme la solution naturelle. Il a également été cité le fait que le vendeur en tournée n'a pas le droit de covoiturer aujourd'hui car cela le mettrait en situation de profit (son indemnité kilométrique couvre déjà le déplacement).

Les 5 enjeux suivants identifiés par le groupe (qui ? moyens ? freins à lever et conditions de réussite ? modalités de mise en œuvre ? échéance ?) seront approfondis :

Levier 1 : Accélérer le déploiement des IRVE là où la demande est forte

Levier 2 : Encourager le développement de lignes d'autocars longue distance fonctionnant aux biocarburants

Levier 3 : Accélérer le développement du covoiturage longue distance

Levier 4 : Agir sur la demande lors des départs en vacances et les étaler dans le temps

Levier 5 : Inciter à l'électrification des véhicules de tournées professionnelles