RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CLIMAT ET BIODIVERSITÉ

Atelier Transports

Groupe de travail dédié au transport de marchandises

Compte rendu de la séance n°1 du 2 décembre 2022

Rédacteur du présent compte-rendu : Xavier-Yves Valère (DGITM) et les rapporteures et rapporteurs des différents ateliers.

Déroulement de la première séance

L'objectif de la matinée était d'identifier les leviers sur lesquels existent de vraies marges de manœuvre et qui auraient à la fois le plus grand impact sur l'objectif global de décarbonation des transports de marchandises, mais également sur lesquels il y a des points à dépasser, que ces points soient techniques, budgétaires ou parfois encore impensés.

Pour organiser les travaux, six questions ont été posées dans six ateliers pendant 1h30 :

- Atelier 1 - Comment amorcer une décarbonation massive des poids lourds ?
- Atelier 2 - Comment concilier le besoin de sillons fret et le besoin de sillons voyageurs sur le réseau ferré ?
- Atelier 3 - Comment diminuer la demande de transport par les choix d'aménagement, comment rapprocher les sites logistiques et industriels des lieux de consommation ?
- Atelier 4 - Que peuvent faire les citoyens, les entreprises et les collectivités pour maîtriser la demande de transport de marchandises ?
- Atelier 5 - Comment déployer une offre de transport aérien de marchandises au service des territoires ?
- Atelier 6 - Comment permettre le déploiement d'offres de marchandises dans les services voyageurs ?

Chaque table de travail a bénéficié de l'appui d'un animateur (dont quatre commissaires-enquêteurs) et d'un rapporteur de l'administration métier de la DGITM pour les sujets de transport terrestre et de la DGAC pour le transport aérien.

De fait, les organisations invitées ont répondu présentes avec des représentants qui sont rapidement entrés dans les sujets proposés et ont joué le jeu d'explorer des leviers.

Les 6 ateliers d'1h30 ont donné lieu à une restitution collective d'1h.

Le présent compte-rendu présente les propositions de leviers des différents ateliers et la sélection des leviers qu'il est proposé d'approfondir le 13 décembre.

<u>Atelier 1 – Comment amorcer une décarbonation massive des poids lourds ?</u>

87% du transport de marchandises passe aujourd'hui par la route avec des motorisations presque exclusivement diesel. La moitié des gains de décarbonation du transport de marchandises viendra de la décarbonation massive du transport routier.
Une partie du parc pourra être électrifiée (les petits porteurs plus rapidement dans les prochaines années, sous réserve de disponibilité des capacités de recharge).
Pour les plus gros tonnages sur longue distance ayant besoin d'autonomies importantes, il y a une diversité de solutions techniques, qui présentent toutes des atouts et des contraintes. Elles devront très probablement être développées en complémentarité. Plusieurs solutions semblent possibles (carburants biosourcés liquides ou gazeux, hydrogène vert, batteries...), avec toutes des contraintes fortes : disponibilité des énergies en quantité suffisante pour le transport routier de marchandises, maillage du réseau de distribution, production des véhicules à motorisation alternative, ainsi que le recours plus intense au transport combiné rail-route pour les plus longues distances. La transition sera donc certainement segmentée et s'inscrira dans la durée.

Les réponses à apporter doivent être construites avec les autres pays qui sont tous confrontés aux mêmes problématiques car les véhicules y circulent aussi et les fabricants de véhicules sont européens voire au-delà.

L'atelier a convenu qu'il y avait à court terme un fort enjeu à assurer la décarbonation des 'petits' véhicules de transport de marchandises. Ce sont ceux qui contribuent à la logistique urbaine et répondront au calendrier de mise en place des ZFE. Les constructeurs sont au RDV, les véhicules sont déjà sur le marché. Les bornes utilisées seront d'abord développées sur des modèles privés dans les dépôts. Il reste à clarifier les voies et moyens de garantir la capacité

- du réseau électrique à répondre aux demandes de connexion et à l'appel de puissance pendant les périodes de recharge ;

- des industriels à mettre en place des bornes.

Pour cela 3 leviers ont été identifiés :

- Levier 1 : Mettre en place dans les zones prioritaires, un schéma de développement des bornes électriques, intégrant les meilleures estimations des contraintes du réseau et les capacités des industriels.
- Levier 2 : Mettre en place une contribution publique au Capex d'acheminement de l'énergie et à l'installation des bornes par les entreprises privées.
- Levier 3 : dialoguer avec les collectivités pour mettre des échéances crit'air compatible avec les capacités de conversion des flottes.

L'atelier a estimé que le recours aux biocarburants sera indispensable dans un premier temps. L'usage de l'énergie liquide ne demande en effet presque pas d'adaptation dans l'utilisation du véhicule.

Pour cela 3 leviers ont été identifiés :

- Levier 4 : dimensionner l'utilisation de biocarburant pour le transport routier de marchandises en respectant les contraintes d'usages de la biomasse.
- Levier 5 : utiliser le mix de solution énergétique disponible pour diversifier les chemins de décarbonation et maximiser la réduction des émissions de GES.
- Levier 6 : mettre en place une incitation financière/vs un label 'chargeur optimisant son chargement', pour optimiser le chargement et le circuit logistique.

A court terme, l'optimisation des chargements et le ferroutage pourraient être mieux accompagnés.

L'atelier 1 a constaté que le mix énergétique dédié à la décarbonation du transport routier sur le long terme reposait sur des hypothèses qui n'étaient pas encore déterminées, car les sources d'énergie disponibles à l'avenir sont en cours de construction :

- l'hydrogène devra être décarboné, mais quelle quantité sera disponible pour le transport routier ?
- les e-fuels sont prioritaires pour l'aviation. Pourront-ils également être disponibles pour le transport routier ?
- Le gaz et le biogaz pourraient ne pas être orientés vers les transports et les biocarburants seront limités par l'effectivité de la disponibilité de la biomasse.

Si l'offre industrielle de véhicules électriques pousse à construire de façon massifiée pour des raisons d'économie d'échelle, cela nécessite d'être en mesure de répondre aux besoins de l'acheminement de l'électricité sur les grands axes tenant compte d'un temps de recharge en journée en temps limité. L'atelier 1 a débattu autour de l'incertitude technologique qui pèse sur le choix du mode de recharge en itinérance.

La mise en place de bornes rapide sur le Réseau routier national (RRN) peut y répondre. La quantification du nombre de bornes est délicate, prenant sur les espaces de parking disponibles et demandant de repenser plus globalement la place accordée aux aires du RRN.
L'installation des bornes requiert de très importants travaux de voiries, de réseau, pour apporter la puissance électrique ad hoc. La capacité des aires à répondre aux besoins suivant les heures de la journée n'est pas certaines. Le prix de la recharge sur autoroute sera extrêmement élevé.

D'autres alternatives pourraient voir le jour, comme la route à caténaire ou à induction (route EMS) : cette technologie permet de limiter l'autonomie nécessaire des batteries. Sur ces tronçons, le véhicule utilise directement l'énergie qui lui est apporté, sans avoir à puiser dans les réserves de sa batterie. L'autonomie nécessaire pour la batterie n'est alors que de 250 km, distance qui permet d'atteindre tous points du territoire depuis le RRN, d'alléger le poids de la batterie et de diminuer les besoins en matériaux. Le coût de ce choix technologique est proche de celui du développement des bornes de recharge rapides, mais le scénario d'amorçage est extrêmement exigeant car il demande une vision partagée et une coordination à l'échelle européenne (décision de mise en œuvre, choix de la technologie, rapidité d'un développement massif et généralisé). Le risque de se tromper est très élevé. Les difficultés d'exploitation sont aussi significatives.

Quel que soit le mix énergétique et son évolution, la transition sera coûteuse : un poids lourd électrique coûte aujourd'hui deux fois plus cher à l'achat. La profession des transporteurs dégage une marge très faible rendant complexe les investissements massifs dans la transition. Le coût de la transition devra être répercuté,

et les parties prenantes attendent de l'Etat un accompagnement, notamment dans la phase de montée en puissance et de l'industrialisation.

D'ici 2035-2040, le coût de la transition énergétique du parc et de l'approvisionnement en énergie est estimé à 29 Md€. Un montant similaire est nécessaire pour le développement de l'infrastructure nécessaire à rendre accessible l'énergie, soit un montant global de l'ordre de 60 Md€.

4 leviers ont ainsi été identifiés :

- **Levier 7 : renforcer les discussions européennes, pour mettre en place un choix communautaire.**
- **Levier 8 : mettre en place avec une vision pluriannuelle un soutien à l'achat des véhicules propres, le budget devra être proportionnel au nombre d'immatriculations attendues.**
- **Levier 9 : donner aux entreprises de transport une vision programmatique des dispositifs de soutien.**
- **Levier 10 : donner de la visibilité réglementaire, pour rassurer les investisseurs et limiter les prises de risques.**

L'atelier 1 a salué les travaux en cours conduits par l'Etat avec la profession sur la Feuille de route prévus par l'article 301 de la loi de lutte contre de dérèglement climatique, qui est l'occasion d'approfondir la quasi totalité des thématiques discutées.

Les leviers suivants seront approfondis le 13 décembre pour compléter les travaux de la feuille de route article 301 et donner de la visibilité aux travaux de la transition du secteur :
Levier 1 : mettre en place dans les zones prioritaires, un schéma de développement des bornes électriques, intégrant les meilleures estimations des contraintes du réseau et les capacités des industriels.
Levier 2 : mettre en place une contribution publique au Capex d'acheminement de l'énergie et à l'installation des bornes par les entreprises privées.
Levier 7 : renforcer les discussions européennes, pour mettre en place un choix communautaire.
Levier 8 : mettre en place avec une vision pluriannuelle un soutien à l'achat des véhicules propre, le budget devra être proportionnel au nombre d'immatriculation attendue.
Levier 9 : donner aux entreprises de transport une vision programmatique des dispositifs de soutien.

<u>Atelier 2 – Comment concilier le besoin de sillons fret et le besoin de sillons voyageurs sur le réseau ferré ?</u>

Les participants de l'atelier 2 ont reconnu le besoin de développement du transport de marchandises par le rail.

Ils estiment que le sujet de l'équilibre économique/compétitivité entre modes mérite d'être reposé compte-tenu de l'évolution des coûts des différentes énergies :

- quel signal prix pour permettre de récupérer des parts de marché pour le transport ferroviaire de marchandises dans un contexte de hausse du prix des carburants)

- quelles sont les interventions possibles de la puissance publique sur le sujet (une contribution du mode routier peut-il être affecté au développement du ferroutage ?, …)

Dès lors, l'atelier 2 a souhaité élargir la question posée. Il s'agit en fait de bien prendre en compte l'ensemble des demandeurs de capacité sur le Réseau Ferré National :

- Travaux/entretien/modernisation ;
– services voyageurs (librement organisés/conventionnés) ;
– services marchandises.

Les participants de l'atelier 2 ont estimé qu'un effort de concertation restait à mener pour améliorer la visibilité/transparence de l'allocation des sillons, qu'il estnécessaire d'améliorer la transparence de la planification/organisation des développements/modernisation du réseau et de mieux associer toutes les parties prenantes à l'établissement des points d'équilibre entre travaux de développement du réseau (notamment pour augmenter la capacité/les flux à long terme) et s impact sur la capacité à court/moyen terme.

L'atelier 2 a rappelé l'importance de la qualité de service / fiabilité pour les utilisateurs clients des services de fret ferroviaire – disponibilité régulière des sillons avec travaux en interférence.

L'atelier a reconnu la complexité du sujet d'allocation de sillons pour le fret qui doit s'insérer dans de multiples contraintes (Horizon de temps – 1/3 ans ;5/10 ans ; au-delà de 10 ans - ; Capacité globale du réseau, modalité d'organisation des travaux (jour/nuit) ; existence/organisation d'heures creuses d'utilisation du réseau…).

Les participants de l'atelier 2 n'ont pas estimé qu'une instance nationale en capacité de commander des sillons soit la solution : cela ajoute de la complexité, une perte d'efficience, de coûts de transaction, pose la question de son adaptation au besoin des opérateurs et des chargeurs et une interférence avec SNCF Réseau qui dispose selon les textes des compétences en matière d'allocation des sillons.

Les participants ont estimé qu'il était aujourd'hui impossible d'arbitrer l'allocation des sillons entre voyageur et fret sur la base de la valorisation du CO2 évité : les économies de CO2 sont pertinentes pour les deux types de services.

Tous les leviers de l'atelier 2 qui forment autant de pistes qui pourront alimenter la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire seront approfondis :
Levier 1 : Mieux organiser – optimiser – rendre visible – la coordination des différents utilisateurs du réseau pour gérer la concurrence entre les demandes de sillons dédié au Voyageur – au Fret et aux Travaux;
Levier 2 : Améliorer la cohérence entre les objectifs et politiques publiques sur le sujet ferroviaire et les moyens : Modèle économique de SNCF Réseau – contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau à mettre en cohérence avec les objectifs de la SNDFF
Levier 3 : Travailler avec les parties prenantes à traiter / lisser les pointes voyageurs pour permettre plus de sillons fret. Généraliser ce travail vers l'ensemble des utilisateurs du réseau.
Levier 4 : Augmenter la capacité disponible avec comme point d'attention l'impact des travaux à court terme sur la capacité offerte : Investir dans des infrastructures/équipements permettant d'optimiser la capacité (évitements, installations de contre sens…)

Atelier 3 - Comment diminuer la demande de transport par les choix d'aménagement, comment rapprocher les sites logistiques et industriels des lieux de consommation ?

L'atelier 3 a souligné la complexité du nombre d'acteurs professionnels concernés : commerçants, industriels, transporteurs…) mais également de toute la société et de la nécessité de renforcer et outiller la relation entre décideurs publics et privé, entre l'Etat et les collectivités, mais également avec les grossistes, les transporteurs, les consommateurs, le client final.

L'atelier 3 a également rappelé que la question se posait à chaque échelle du territoire, qu'elle ne se réduit pas au seul sujet du foncier et doit intégrer les évolutions règlementaires (ZFE, ZAN) et une certaine demande sociétale.

L'atelier 3 estime nécessaire d'explorer les voies et moyens de réduire les distances parcourues, de mutualiser de nouveaux flux pour maîtriser l'intensité de la demande de transport, le nombre de véhicules.

L'atelier 3 estime essentiel, dans le contexte de déploiement des ZFE, et de mise en place d'une politique vers le Zéro Artificialisation Nette (ZAN), de définir les conditions de l'acceptabilité des citoyens et des acteurs économiques et d'investiguer plus avant les conditions économiques de sa mise en œuvre : notamment sur le modèle économique du foncier et du transport, la répercussion des prix à la consommation, le maintien de la compétitivité industrielle, les mécanismes de reconversion des friches et de dépollution.

L'atelier 3 a identifié les leviers suivants :

- Levier 1 : Planifier : mieux inclure, dans la planification urbaine, l'optimisation des implantations logistiques. Trouver l'équilibre/arbitrage entre développement [durable] et les contraintes d'artificialisation. Il s'agit par exemple de :
    - Développer un schéma national de la logistique, sous coordination/animation l'Etat (dont les modalités restent à préciser) résultant d'une agrégation des besoins par bassins, et déclinable au local.

    - Rendre obligatoire et accompagner les EPCI dans l'élaboration d'un Schéma de desserte fluviale (intégrant un recensement des espaces disponibles en bord de voie d'eau et adaptés par type d'activités).
- Levier 2 : Améliorer la connaissance - Développer la recherche la boite à outil et les données utiles aux décideurs locaux : développer la recherche pour objectiver l'optimisation foncière, comment fait-on de l'optimisation foncière, lien optimisation foncière / logistique. Pour
    - Favoriser l'utilisation dynamique du foncier existant
    - Mailler des points de relais, lien avec le consommateur
    - Spécialiser certains territoires – réfléchir à des réutiliser des friches bord à quai
    - Séparer les grands objets territoires et les sujets urbains, logistique urbaine
- Levier 3 : Penser différemment pour optimiser les ressources foncières
    - Penser / développer de nouveaux rôles d'interfaces : s'inspirer du rôle d'aménageurs-entrepreneurs des ports (maritime/fluvial). Privilégier l'implantation des sites industriels proche des ports, aménager proche des centres de dépotage et de massification. Optimiser l'utilisation du foncier sur les zones portuaires. Faire des ports des modèles applicables ailleurs.
    - Développer le multimodal / Penser des lieux d'intermodalité qui ne sont pas des infrastructures. Ne pas uniquement raisonner infrastructures, lieux polyvalents, penser organisation.
    - Mieux travailler sur la reconversion des friches industrielles, comment faciliter la dépollution de ces sites ?
    - Développer une approche par cas concrets, bonnes pratiques

Les pistes du levier 3, qui sont les plus innovantes, et invite à organiser le changement de paradigme seront approfondies :
Levier 3 : Penser différemment pour optimiser les ressources foncières
o Penser / développer de nouveaux rôles d'interfaces : S'inspirer du rôle d'aménageurs-entrepreneurs des ports (maritime/fluvial). Privilégier l'implantation des sites industriels proche des ports, aménager proche des centres de dépotage et de massification. Optimiser l'utilisation foncier sur les zones portuaires. Faires des ports des modèles applicables ailleurs.
o Développer le multimodal / Penser des lieux d'intermodalité qui ne sont pas des infrastructures. Ne pas uniquement raisonner infrastructures, lieux polyvalents, penser organisation.
o Mieux travailler sur la reconversion des friches industrielles, comment faciliter la dépollution de ces sites ?
o Développer une approche par cas concrets, bonne pratiques

Atelier 4 - Que peuvent faire les citoyens, les entreprises et les collectivités pour maîtriser la demande de transport de marchandises ?

Les échanges au sein du groupe de travail ont conduit à la détermination de cinq leviers.

Levier 1 : informer, sensibiliser le consommateur sur les impacts environnementaux liés à ses choix

Avec l'affichage sur les sites d'achat en ligne :

- le vrai prix de la livraison (la livraison n'est dans les faits jamais gratuite)
- les solutions neutres, comme aller récupérer, grâce à un mode doux, son colis dans un point relais
- le lieu de fabrication de l'objet (afin d'attirer l'attention de l'acheteur sur le trajet effectué par l'objet depuis son point de départ)

L'utilisation d'un mode doux pour aller récupérer son colis nécessite un maillage du territoire suffisant en points relais. Les participants de l'atelier 4 estiment par exemple nécessaire de donner à la puissance publique des prérogatives en la matière qui ne touchent pas uniquement les points relais mais plus généralement l'affectation de foncier à des fins logistiques : donner la possibilité aux autorités publiques de préempter des immeubles en ville pour en faire des points relais, des espaces ou terrains pour en faire des plateformes logistiques partagées (par exemple à proximité des gares). Ce faisant, les participants n'ont pas méconnu le nombre de difficultés à lever, qui nécessitent une concertation par les décideurs publics locaux ainsi que de nouveaux leviers de financement, de simplification du droit pour changer la destination d'un immeuble

d'habitation à entrepôt, ou de créer la mixité des lieux (habitations et entrepôt), et également les conditions d'assouplissements raisonnables de la sécurité des entrepôts en ville.

Levier 2 : achats responsables des collectivités et des entreprises

La prédominance du critère prix dans les achats conduit à des situations qui auraient pu être évitées avec la prise en compte d'un critère de sobriété du transport insuffisamment partagé entre responsables de politiques d'achats.

Le critère prix peut être nuancé plus fortement qu'aujourd'hui par les critères liés au coût carbone d'un achat qui doit intégrer la durée de l'utilisation du produit acheté et la fréquence de livraison, le mode de transport utilisé tout au long de la chaine logistique. L'Achat responsable passe également par un renforcement de la taxe carbone aux frontières de l'UE et le fait de privilégier les produits entièrement fabriqués au sein de l'UE pour contribuer à réindustrialiser l'Europe. Pour autant, ce signal prix doit être compréhensible si l'on veut qu'il soit accepté.

L'atelier 4 relève la nécessité d'explorer les difficultés de compatibilité des critères avec le code de la commande publique (pour l'Etat et pour les collectivités) Une fois la taxe carbone en fonction aux frontières de l'Union européenne, on devrait considérer la marchandise comme à égalité, sur le plan des émissions, avec une autre venant de l'Union européenne.

Levier 3 : réduction des déchets (donc réduction du transport correspondant)

Deux facteurs possibles de réduction des déchets :

- le réemploi : la réparation est un secteur qui emploie 150 000 personnes. C'est une filière que l'on pourrait encore développer. On retrouve la nécessité de sensibiliser le consommateur, cette fois à la possibilité d'acheter des produits réparés.

- la réduction des emballages : une attention particulière doit néanmoins être apportée aux produits fragiles (comme les produits frais) qui nécessitent un emballage spécifique pour leur transport et leur bonne conservation (protections lumineuse ou contre les chocs). Voir ce qui serait le plus efficace : une norme ou une règlementation ?

Levier 4 : mutualisation entre particuliers

Deux exemples :

- application de remplissage de coffre auprès des drives, permettant aux voisins de « covoiturer » leurs courses

- application de transport de colis entre particuliers

L'atelier 4 a souligné que la mutualisation d'objets, comme l'outillage ou électroménager, est souhaitable. Ce type de prêt pourra se faire de gré à gré. La mutualisation ne réduit pas nécessairement la consommation, le bien mutualisé étant moins respecté que le bien à soi (durée de vie d'un vélib : 10 mois).

Levier 5 : réduire le turn-over de la filière logistique

Le transport a aussi un coût social, en témoignent le turn over et les difficultés de recrutement de la filière logistique. On doit donc aussi prendre en compte ce coût en répondant à la question : quelles sont les mesures qui attirent et facilitent l'exercice de la profession ? Un minimum semble être une communication large sur le secteur et son évolution, ainsi que les possibilités de carrière (une communication auprès des établissements d'enseignement secondaire et supérieur est plus que souhaitable).

Les leviers 1, 2 et 4 seront approfondis :

Levier 1 : informer, sensibiliser le consommateur sur les impacts environnementaux liés à ses choix.

Levier 2 : achats responsables des collectivités et des entreprises

Levier 4 : mutualisation entre particuliers

Atelier 5 - Comment déployer une offre de transport aérien de marchandises au service des territoires?

Les participants de l'atelier 5 ont rappelé la place du fret aérien :

- qui concerne le transport de marchandises légères à forte valeur ajoutée (dispositifs médicaux, animaux vivants par exemple) ;
- ou de fort enjeu sur le délai de livraison, les marchandises doivent être livrées à J+1.

et le lien avec les territoires :

- Enjeu de connexion des territoires domestiques ;
- Sur les vols domestiques de Fedex : 100% des marchandises sont destinées à l'international ;
- Mouvements domestiques stables : 1 rotation par jour par destination en moyenne.

L'atelier 5 a identifié 4 leviers.

Levier 1 : Renouvellement des flottes

Les avions tout cargo sont moins utilisés (en moyenne dans la journée) que les avions passagers, ils sont utilisés plus longtemps. Le marché étant plus réduit que celui des avions destinés au transport de passagers, les constructeurs font moins d'efforts pour décarboner leurs modèles « tout cargo ».

Beaucoup de vols de nuit, enjeu sur le bruit.

Levier identifié : Meilleur accompagnement du renouvellement des flottes, réflexion à conduire pour inciter les constructeurs à proposer des modèles « tout cargo » plus vertueux.

Au niveau national, les propositions d'incitation au renouvellement des flottes (dispositif de suramortissement) discutées et rejetées dans le cadre du PLF pourraient être approfondies.

Levier 2 : Intermodalité – Projet EUROCAREX

Les expressistes (UPS, FEDEX, DHL) sont motivés par le projet. Ils ont lancé un travail en commun avec un consultant qui peut s'appuyer sur des données transmises par les acteurs. Il faut cependant aller vite si l'on souhaite que le projet se fasse : le foncier sur les aéroports est actuellement réservé à ce projet mais il pourrait être perdu si rien ne se passait.

Levier identifié : Mettre en place un groupe de travail sur le projet EUROCAREX piloté par l'Etat.

Modèle de livraison expresse qui utilisera les lignes TGV pour livrer à J+1

Servira principalement à relier les hubs de fret européens

Remarque : sujet en lien avec les tables rondes 3 et 6 relatives respectivement aux sillons de fret et au déploiement d'offres de transport de marchandises dans les services voyageurs. Lien avec le thème général du « foncier logistique ».

Levier 3 : Décarbonation du transport aérien

Développement et mise à l'échelle de la production de carburants d'aviation durables (CAD, SAF en anglais)

Electrification des opérations au sol dans les aéroports

Développement des hubs hydrogène dans les aéroports

Levier identifié : Appuyer les travaux européens et travailler nos leviers nationaux (des pistes avec certains amendements au PLF 2023 qui n'ont pas été adoptés : suramortissement des engins de piste, dispositifs fiscaux en faveur des SAF) et la concertation entre les acteurs locaux

Levier 4 : Transport de fret dans les soutes des avions à passagers

Taux de remplissage des soutes des avions d'un peu mois de 50 % contre un taux de remplissage passagers de 90 %

Levier identifié : mieux profiter de la capacité disponible dans les soutes des avions de passagers est un levier de décarbonation pour le transport aérien de marchandises, plus adaptés à celles qui peuvent supporter un délai de livraison de J+2 ou J+3. Cela permettra d'absorber une partie de la croissance du fret aérien

Lien avec l'atelier 6 relatif au déploiement d'offres de transport de marchandises dans les services voyageurs, qui propose par ailleurs de valoriser le transport de marchandises dans les LATs, qui ont un faible taux de remplissage passagers.

- La question de l'aérien décarboné pour le transport de marchandises à destination des zones enclavées (e.g. en montagne) a été évoquée mais n'a pas été creusée. Quelques obstacles identifiés néanmoins : l'acceptabilité dans les zones peuplées, l'absence de massification dans les zones enclavées (e.g. montagneuses), et la décarbonation en cours de la logistique du dernier kilomètre par voir terrestre…

Les 3 leviers suivants seront approfondis lors de l'atelier du 13 décembre :

Levier 1 : Renouvellement des flottes

Levier 2 : Intermodalité – Projet EUROCAREX

Levier 4 : Transport de fret dans les soutes des avions à passagers

Atelier 6 – Comment permettre le déploiement d'offres de marchandises dans les services voyageurs ?

Les participants de l'atelier 6 ont estimé que le levier de mixité des offres voyageurs et marchandises ne conduisaient pas à des gains centraux. Pour autant ils permettraient des gains marginaux très appréciables pour une autorité organisatrice de transport qui doit assumer entre 60 et 80 % du coût du service de transport et pour les ménages compte-tenu de la baisse actuelle du pouvoir d'achat.

Les solutions juridiques existantes sont peu connues ou peu utilisées. Le groupe a ainsi listé les cas d'usages suivants :

Levier 1 : Pour l'opérateur de transports :
- Généraliser les démarches de chronotopie (optimisation de l'espace et dans le temps) à l'instar de la mise à disposition de sites RATP le jour pour des logisticiens.

Levier 2 : Dans les lignes ferroviaires
- Pour les petites lignes avec la faculté d'insérer des wagons de vrac ou des marchandises dans les rames voyageurs.
- Pour la grande vitesse avec l'initiative CAREX qui mériterait d'être réactivée.

Levier 3 : Dans les lignes fluviales
- Pour les croisiéristes.

Levier 4 : Tramway

La mixité de voyageur peut être un obstacle durant les heures de pointe et compliqué la nuit compte-tenu du bruit, mais tout à fait envisageable en début et en fin de service
Autorisation de rentrer des vélos cargos à certaines heures ?

Levier 5 : Capacité en soute de Transports Interurbains
Les Cars postaux en Suisse le réalisent tous les jours.

Levier 6 : Transport par les particuliers
Faciliter et sécuriser juridiquement le *drive* entre voisin : cadre juridique et profession réglementée.
Faciliter et sécuriser juridiquement les applications transports qui propose la mise en relation de personnes pouvant récupérer des clés ou autres objets par TGV par exemple.

Levier 7 : Transports par des professionnels
des artisans ou commerçants
VTC, Taxi et ambulance

Toutes ces solutions nécessitent toutefois de ne pas encourager l'utilisation d'applications numériques sans gain de CO2.

Les leviers suivants seront approfondis :

Levier 5 : Capacité en soute de Transports Interurbains
Les Car postaux en Suisse le réalisent tous les jours.

Levier 6 : Transport par les particuliers
Faciliter et sécuriser juridiquement le drive entre voisin : cadre juridique et profession réglementé.
Faciliter et sécuriser juridiquement les applications transports qui propose la mise en relation de personnes pouvant récupérer des clés ou autres objets par TGV par exemple.

Leviers 7 : Transports par des professionnels
des artisans ou commerçants
VTC, Taxi et ambulance