RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CLIMAT ET BIODIVERSITÉ

Atelier Transports

Groupe de travail dédié aux transports de marchandises

Compte rendu de la séance n°2 du 13 décembre 2022

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

Contexte

L'objectif de l'après-midi était d'approfondir les leviers prioritaires identifiés durant la séance de travail du 2 décembre. Les travaux se sont organisés sur les mêmes ateliers que la première séance.

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 ?

La séance du 13 décembre a proposé à chaque atelier d'approfondir la sélection de leviers prioritaires repris dans le compte-rendu du 2 décembre pour lesquels de vraies marges de manœuvre existaient 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.

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

Le présent compte-rendu présente atelier par atelier les propositions de leviers qui remontées dans le cadre des travaux du Conseil national de la Refondation.

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

Les leviers identifiés à approfondir étaient les suivants :

- Levier 1 : Mettre en place un schéma de développement des bornes électriques, prenant en compte les capacités du réseau, les zones prioritaires, 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 : maintenir les discussions européennes, pour mettre en place un choix communautaire pour la recharge en itinérance.
- 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.

En préambule, les membres du GT ont rappelé que l'ensemble de la transition ne pourrait reposer uniquement sur le développement de la mobilité électrique. Le mix énergétique sera diversifié pour répondre à la variabilité des usages. L'utilisation de carburant liquide bas carbone est plus facile et peut se faire dès aujourd'hui. A moyen - long terme certains membres du GT ont souligné que la production de véhicules électriques était annoncée et qu'il fallait construire les conditions de leur utilisation. Des autonomies de 450-500km sont prévues dans plusieurs gammes de véhicules. Le temps de charge et l'autonomie des poids lourds dans les grosses gammes restent deux difficultés non résolues à ce jour si l'on souhaite une orientation électrique.

Levier 1 : Mettre en place un schéma de développement des bornes électriques, prenant en compte les capacités du réseau, les zones prioritaires, 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.
Plusieurs idées ont été avancées par les membres du GT pour réfléchir à la structuration de l'utilisation de l'électricité du réseau.

- Une logique de guichet avec un appel à manifestation d'intérêt : Les entreprises qui souhaitent se raccorder au réseau pour installer des bornes doivent se signaler. Cela permettra de faire l'étude de l'impact sur le réseau de transport et de distribution des appels de puissance attendus.
- Ce guichet pourrait également avoir vocation à mutualiser les couts pour que l'industriel ne se retrouve pas à porter tous les financements des raccordements en fonction de sa localisation. Il pourrait y avoir un soutien au CAPEX par les pouvoirs publics, en particulier pour les travaux de génie civil. Le transporteur n'aurait ainsi à sa charge que le coût de la borne.
- Ce guichet pourrait prévoir ensuite un appel à projets avec une notion de droit au raccordement et une annonce de subvention des coûts.
- L'ouverture du guichet serait limitée dans le temps de façon à inciter les industriels à prendre leurs décisions.
- La mise en place de ces guichets pourrait se faire en prenant en compte les ZFE.

Le GT a indiqué par ailleurs qu'il fallait rester vigilant à la disponibilité des installateurs de bornes. Le développement des bornes pour les poids lourds risque de se faire en concurrence avec celles des véhicules légers.
Sur quel terrain déployer des bornes ? Les membres du GT se sont appuyés sur le retour d'expérience des stations GNL et GNC : souvent les communes ont un terrain disponible, l'utilisateur du terrain se doit alors de payer un loyer pour son usage. Une réflexion autour de la contractualisation pourrait être conduite entre l'industriel (ou plusieurs industriels dans le cas de mutualisation de bornes), la collectivité et l'installateur de bornes.
Le GT a rappelé le besoin d'un animateur sectoriel de la mobilité électrique (il n'y en a pas non plus pour le gaz). Cet animateur pourrait être un acteur public (échelle à approfondir) qui connaît le besoin et détermine les installations potentielles des stations ouvertes au public. Le développement des bornes privées ne peut répondre à la totalité du besoin.

Levier 7 maintenir les discussions européennes, pour mettre en place un choix communautaire pour la recharge en itinérance
Au niveau européen, la recherche de visibilités sur les technologies retenues pour la recharge en itinérance n'est pas forcément une priorité. De nombreux pays maintiennent une approche de transport à moindre coût des marchandises.
Les membres du GT ont pu rappeler cependant la richesse des directives et règlements européens existants ou en cours d'élaboration. Elles donnent un cap à l'utilisation des énergies renouvelables dans la mobilité, à la réduction des émissions des véhicules, au développement des bornes des recharges et d'avitaillement sur le réseau trans-européen ainsi qu'à la fiscalité. Le GT a souligné que l'Europe est davantage sur une démarche de mise à disposition d'une boite à outils que dans une démarche de planification.

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'immatriculations attendues.
Levier 9 : Donner aux entreprises de transport une vision programmatique des dispositifs de soutien
Le GT a avancé les idées suivantes :
- Il est nécessaire de faire payer le juste prix au transport
- La mise en place d'un plafond du prix de l'énergie sera de nature à rassurer les investisseurs qui se tourneraient vers une énergie alternative.

Le GT a également fait des propositions pour donner de la clarté sur l'évolution des aides :
- Donner des seuils de subventionnement dégressif pluriannuel
- Eviter les coups d'arrêt dans la structuration des dispositifs d'aide
- Mettre en place dans la loi de finances une programmation pluriannuelle si possible de 5 ans.
- Améliorer la communication sur les aides existantes pour les poids lourds, via par exemple un site internet unique à jour reprenant les aides de l'Etat et celles de collectivités (à l'image du site je change ma voiture). Les distributeurs de camions peuvent être relais des aides s'ils ont une source unique d'information.

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

Les leviers identifiés à approfondir étaient les suivants :
- 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 stratégie nationale de développement du fret ferroviaire (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…)

La liste de ces leviers ne préjuge pas d'une hiérarchisation. En fin d'atelier les participants ont évoqué d'autres leviers, non strictement reliés à la conciliation entre les besoins fret et voyageur.

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
Les échanges entre les participants ont fait émerger la vision du gestionnaire d'infrastructures et celle des usagers avec :

- D'un côté la mise en avant de structures partenariales (plateforme infrastructure & service, Plan d'Exploitation Emergent, groupe COOPERE) qui ont pour objectif de faire émerger une répartition de la capacité de l'infrastructure entre les différents usages (fret, voyageur, maintenance) à année N+5 et N+10. Ces travaux prospectifs doivent permettre à l'ensemble des opérateurs de disposer d'une vision à long terme et d'objectiver des points bloquants et d'éventuels arbitrages en cas de conflits d'usage. A noter que les résultats des PEE n'ont pas encore été diffusés hors SNCF-Réseau,
- De l'autre côté une vision opérationnelle à 6 mois avec des sujets concrets de conflit entre les sillons construits et les plages travaux. Les horizons temporels des outils évoqués n'apparaissent pas en lien avec le besoin de visibilité sur le court terme des opérateurs notamment pour les phases de travaux sur le réseau. A ce titre, les opérateurs souhaitent disposer chaque année d'une cartographie nationale des principaux travaux (localisation & calendrier),
- Pour autant, il ressort que les outils développés se rapprochent des besoins des opérateurs. La méthode de construction des offres dans les plans d'exploitation est la traduction de cette convergence avec l'intégration en trame systématique de sillons de fret ferroviaire.
  Des efforts pédagogiques doivent être réalisés pour une diffusion des résultats auprès des parties prenantes et les opérateurs ferroviaires et notamment auprès des plus « petits » qui ne disposent pas des ressources nécessaires pour assister à ces instances. Organiser un évènement pourrait être une opportunité pour lancer cette impulsion.
- Au-delà de la convergence des outils, il reste la question de l'arbitrage et de la puissance des parties prenantes notamment des Régions avec les éventuels chocs d'offres liés au développement des RER métropolitains. Le renforcement des offres voyageurs autour des métropoles devrait renforcer la tension en termes d'attribution de capacité et pose la question d'aménagements capacitaires sur le réseau et de la sanctuarisation de sillons fret.

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 stratégie nationale de développement du fret ferroviaire (SNDFF)
Les participants à l'atelier indiquent qu'il existe un problème de cohérence entre les ambitions publiques affichées et les moyens associés. Il est rappelé que le doublement de la part modale du fret ferroviaire (passage de 9 à 18%) est inscrit dans la Loi. Il est par conséquent nécessaire de veiller à la cohérence entre cet objectif, le contrat de performance de SNCF-Réseau et le futur rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Les participants indiquent la nécessité de dégager des moyens supplémentaires sur la modernisation du réseau. Un besoin de 3,5 Milliards d'euros sur 7 ans pour les investissements d'infrastructure fret est évoqué.

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.
Ce levier apparait fortement connecté à des discussions réalisées dans le cadre d'ateliers voyageur. Aujourd'hui, peu d'actions apparaissent susceptibles de lisser les offres de voyageurs sur la pointe. De plus, le fret ne circule généralement pas (ou peu) aux heures de pointe.

Le débat s'oriente plutôt (en lien avec le levier 1) autour du développement des RER métropolitains avec notamment une augmentation de l'offre voyageur en heure creuse. Si les services des RER métropolitains se traduisent par des sauts d'offre, la préservation de l'offre fret passe par l'inscription de sillons fret dans des catalogues afin de les sanctuariser. L'option de la dégradation de l'offre voyageur est peu envisageable.

Cette « sanctuarisation » passe par la valorisation du fret ferroviaire (décarbonation, externalités de la route, développement économique) notamment auprès des Régions qui pour certaines ne sont que des espaces de transit.

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…)
Il est indiqué que les investissements sur l'infrastructure et la réalisation des travaux s'inscrivent sur du moyen terme et non du court terme.
Les intervenants rappellent que la modernisation / développement du réseau passe nécessairement par des moyens alloués (voir levier 2).
Tous les aménagements qui permettent d'améliorer la capacité de l'offre et sa fluidité sont envisageables :

- Un accent particulier est porté sur le déploiement de l'ERTMS (sol et bord) qui devrait se traduire par des gains de capacité (inférieurs toutefois pour le fret),
- IPCS – banalisation,
- Actions locales sur les zones contraintes (3ème voie, saut de mouton…).

D'autres leviers, pour le développement du fret ferroviaire, non nécessairement reliés à la conciliation entre le besoin fret et voyageur ont émergé :

- Le levier de la promotion / sensibilisation au fret ferroviaire notamment auprès de l'opinion publique. Comme vu précédemment, ce levier aurait également la vertu de mieux positionner le fret en cas d'arbitrage pour l'allocation de capacité (voir levier 1 et 3)
- Un levier sur l'aménagement du territoire avec l'impossibilité ou la taxation des zones d'activités non connectées à un mode massifié (ici le fer)
- Le levier du financement de la modernisation des infrastructures avec les questions de « l'écotaxation » (écotaxe régionale, certificat d'énergie, mécanisme de taxation du diesel routier en fonction de l'écart avec le prix de l'électricité).

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

Les leviers identifiés à approfondir étaient les 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.
- 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.
- Levier 3 : Penser différemment pour optimiser les ressources foncières

L'atelier a souligné la nécessité de ne pas créer une nouvelle échelle de planification ou d'aménagement, mais plutôt de relier les schémas existants entre eux.

Le constat est partagé sur le fait qu'aujourd'hui il n'existe pas de normalisation des documents de planification, il existe une grande hétérogénéité des SRADDET.

Avec la Loi climat et résilience, l'exigence du ZAN (zéro artificialisation nette) et les nouveaux SRADDET, il faut saisir l'occasion d'harmoniser les documents stratégiques pour l'aménagement.

Il faut nourrir les SRADDET de la dimension de planification logistique et foncière et y intégrer les besoins logistiques. Profiter de la nouvelle génération des SRADDET pour améliorer la remontée des données sur l'aménagement et le foncier sur la connaissance de l'existant, les espaces potentiellement disponibles pour la logistique, la reconversion des friches. L'Etat doit être facilitateur dans l'agrégation des données et définition des priorités nationales.

Il existe un enjeu de densification autour des zones portuaires et autour des nœuds intermodaux. Réfléchir à des pôles intermédiaires, en relais des zones portuaires ou aéroportuaires, pour desserrer la contrainte sur là où la densité est déjà forte. Relier les implantations logistiques aux modes massifiés et intégrer le schéma intermodal, les plateformes intermodales, dans le cadre des SRADDET.

En termes de leviers concrets et opérationnels, l'atelier a identifié 3 pistes d'actions autour des enjeux d'amélioration de la connaissance et d'articulation entre planification nationale et locale :

- Cartographier l'existant du foncier industriel et logistique (y compris des friches) et évaluer les besoins nouveaux notamment en termes de connexions multimodales. Cette action serait à la main des régions dans le cadre des SRADDET et avec le soutien des services de l'Etat
- ; avec utilisation d'un référentiel commun et une méthode harmonisée.
- Articuler la planification nationale / régionale / locale : intégrer / décliner les priorités de la stratégie nationale logistique : en particulier pour intégrer les besoins d'interconnexion des zones logistiques avec les modes massifiés, les plateformes logistiques.
- Expérimenter au niveau portuaire maritimes et fluviaux et niveau d'espaces fonciers reliés aux étoiles ferroviaires la définition de périmètres d'aménagement décarbonés (densifiés, massifiés, connectés ?). Réinventer les zones portuaires décarbonées.

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

Les leviers identifiés à approfondir étaient les suivants :
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

Levier 1 : Informer, sensibiliser le consommateur sur les impacts environnementaux liés à ses choix
Le groupe de travail souligne les éléments suivants à faire apparaître sur les sites marchands et à destination des clients :

- Information sur le 1er kilomètre : mettre en évidence le lieu de fabrication de l'objet. Ne pas confondre le lieu de fabrication et le lieu d'assemblage. Dans le cas d'un objet fabriqué à partir de plusieurs éléments fabriqués en des lieux (pays) différents, il faudra définir le lieu de fabrication à mettre en évidence (le plus lointain semble le plus logique).
- Sensibilisation au dernier kilomètre : proposer une livraison en point relais. Certains sites ne le font pas pour proposer uniquement la livraison à domicile. Sans imposer la livraison en point relais, on pourrait imposer aux sites marchands de proposer une livraison en points relais lorsque le client habite une métropole.
- Interdiction de l'affichage « livraison gratuite » parce que la livraison n'est jamais gratuite. On peut laisser la possibilité d'écrire « livraison offerte » à la place. On peut aussi faire payer la livraison, quitte à ce qu'elle n'en reflète pas le prix exact. Dans le même ordre d'idée, l'affichage « retour gratuit » est à proscrire.
- Du point de vue de la forme, ces informations doivent être bien visibles et mises en valeur (elles ne doivent pas être affichées en petit dans un coin), les modes vertueux (comme la livraison dans un délai inférieur à N jours) doivent être affichés en premier.
- Indication sur le fait que le transporteur qui achemine le colis respecte une charte environnementale et sociétale vis-à-vis de ses employés (en revanche, le nom de la société qui livre n'est pas une information significative à mettre en avant).

Ces règles devraient permettre un choix éclairé du client sur les conséquences environnementales de ses achats, et notamment l'inciter à les regrouper.

Lors de la 1ère séance, les participants avaient souligné que l'utilisation d'un mode doux pour aller récupérer son colis nécessitait un maillage du territoire suffisant en points relais. La puissance publique doit avoir des prérogatives 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). Les difficultés à lever 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 territoriales et des entreprises

Le groupe de travail souligne les éléments suivants, qui au-delà de la prise de conscience générale sur les enjeux du dérèglement climatique, permettraient aux collectivités et aux entreprises de mieux tenir compte d'un critère de sobriété du transport (et pas uniquement d'un critère prix) :

Les collectivités ne savent pas toujours comment elles pourraient être plus vertueuses. Les aider à établir un diagnostic et à les outiller afin qu'elles puissent définir ou redéfinir leur politique d'achat est un point de passage nécessaire. L'élaboration et la diffusion d'un guide de bonnes pratiques, à destination des acheteurs des collectivités, expliquant les enjeux du transport durable et du développement durable en général, dont la réduction des emballages, et comment le mettre en œuvre. Les actions actuellement en cours (comme le programme InTerLUD, financé par des certificats d'économie d'énergie), pourraient être poursuivies et complétées en ce sens.

Les entreprises, particulièrement les grandes, sont parfois plus sensibles à un coût d'achat qu'à un coût d'utilisation. Les acheteurs doivent être sensibilisés voire formés aux coûts d'utilisation des produits achetés, en lien avec sa fréquence de livraison, les conditions d'emballage, et les modes de transports utilisés tout au long de la chaîne logistique. Les actions de sensibilisation et de formation des programmes InTerLUD et EVE vont dans ce sens, elles pourraient être poursuivies et complétées.

Lors de la 1ère séance, le groupe de travail avait relevé la nécessité d'explorer les difficultés de compatibilité des critères avec le code de la commande publique (pour l'État 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 4 : mutualisation entre particuliers

Les participants de l'atelier considèrent qu'il y a là un risque de créer une activité souterraine et qu'il est prématuré de généraliser des actions de ce type. Les participants de l'atelier invitent à privilégier des expérimentations territoriales.

Deux leviers n'avaient pas été retenus à l'issue de la 1ère séance de l'atelier ont été identifiés :

- Réduction des déchets donc réduction du transport correspondant : ce levier est difficilement développable par le ministère des transports. Vu l'importance du développement de la filière de la réparation, un travail commun peut être envisagé avec le ministère de l'économie et la direction générale de la prévention des risques du ministère de la transition écologique. À noter : des aides financières sont disponibles depuis peu (sous conditions) à ceux qui souhaitent faire réparer des appareils électriques.
- Réduire le turn-over de la filière logistique : l'information et la formation auprès des établissements d'enseignement (collèges, lycées, BTS) n'est pas du ressort direct du ministère des transports, qui reste disponible pour une contribution en ce sens. Soulignons que cet aspect a été énoncé dans le Livre Blanc de l'association France Logistique.

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

Les leviers identifiés à approfondir étaient les suivants :

- Levier 1 : Renouvellement des flottes - Les participants ont appelé l'objectif d'approfondir les propositions d'incitation au renouvellement des flottes (dispositif de suramortissement) discutées et rejetées dans le cadre du PLF 2023.
- Levier 2 : Intermodalité – Projet EUROCAREX - Les participants ont rappelé le calendrier de ce projet (pour rappel, le foncier sur les aéroports est actuellement réservé à ce projet mais il pourrait être perdu si rien ne se passait) et rappelé leur demande de création d'un groupe de travail dédié, sous pilotage de l'Etat. Il a été souligné que ce projet, qui servira principalement à relier les hubs de fret européens, présente de nombreuses vertus en termes de réduction de l'empreinte environnementale mais aussi des risques économiques (détournement des flux de fret vers des aéroports européens plus compétitifs).
- Levier 3 : Décarbonation du transport aérien - Ce levier a été peu discuté bien que son importance ait été rappelée. Les participants ont préféré privilégier les sujets spécifiques au transport aérien de marchandises, la question de la décarbonation du secteur étant déjà traitée ailleurs (y.c. au sein du CNR) :

- ✓ Dans sa composante « biocarburants », en particulier, dans le cadre de l'un des 60 « chantiers prioritaires[1] » du gouvernement
- ✓ Plus généralement, dans l'un des ateliers du CNR transports longue distance[2].
- ✓ Il a cependant été rappelé que la décarbonation concernait aussi les opérations au sol (ex : électrification des hangars …) avec la perspective, à moyen terme, d'introduire des solutions utilisant l'hydrogène comme source d'énergie.

- Levier 4 : Transport de fret dans les soutes des avions à passagers - Afin de promouvoir l'emport de fret dans les soutes des avions à passagers, il a été proposé d'établir un état des lieux des capacités existantes, celles-ci n'étant pas forcément connues de tous les acteurs du secteur.

  Une possibilité pour augmenter l'emport de fret dans les soutes des avions à passagers au départ des aéroports français serait de réduire la fuite de fret vers les aéroports européens concurrents (fret camionné) en améliorant l'attractivité des aéroports français. Un groupe de travail co-présidé par la DGAC et TLF et réunissant l'ensemble des acteurs de la filière (Groupe Aéroports de Paris, chargeurs, assistants en escale, fédérations d'usagers et exportateurs) a récemment conduit un travail sur ce thème.

  Ses conclusions portent sur les progrès à réaliser en matière d'accès aéroportuaires, de fiscalité, de contrôles douaniers, d'assistance en escale, de sûreté et dans le domaine social. Parmi les priorités identifiées, on peut notamment citer l'encouragement à une desserte régulière vers les régions françaises ou Paris, en substitution d'un autre aéroport européen, et la mise en place d'un ou de plusieurs indicateurs sur l'efficience de l'activité cargo des plateformes françaises.

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

Les leviers identifiés à approfondir étaient les suivants :
- Levier 5 : Capacité en soute de Transports Interurbains.
- Levier 6 : Transport par les particuliers
- Leviers 7 : Transports par des professionnels, des artisans ou commerçants, VTC, Taxi et ambulance

Les participants ont souhaité évoqué également le Levier 1: optimiser les infrastructures des opérateurs de transports.

Levier 1: optimiser les infrastructures des opérateurs de transports :
Les participants de l'atelier ont rappelé le potentiel que représentent les **dépôts bus urbain disponibles en journée** à l'instar de la mutualisation par la RATP d'espaces dans les dépôts de bus pour la logistique urbaine (permet l'utilisation de poids lourds de 13 T puis de Vélo cargo).
Les initiatives inspirantes de la RATP méritent d'être diffusées plus largement.

De même pour le fluvial, les quais des bateaux mouches pourraient être utilisés pour de la livraison la nuit/début de matinée au moment où les parkings sont vides.

Levier 5 : Capacité en soute de Transports Interurbains.
Les participants de l'atelier notent que les bus interurbains et scolaires sont opérés par les conseils régionaux et proposent d'ouvrir la réflexion de l'opportunité de permettre l'ouverture aux marchandises avec le GART et Région de France. Cela pourrait être une activité complémentaire pour les conducteurs, mais qui ont souvent déjà une autre activité.

Leviers 7 : Transports par des professionnels, des artisans ou commerçants, VTC, Taxi et ambulance
L'idée de mobiliser les Taxis et VTC pour du transport de marchandises semble devoir être écartée compte tenu des difficultés en milieu urbain :
- Il manque de chauffeurs pour les passagers. Le nombre de licences est limité.
- Une berline n'offre pas une grande efficacité pour du transport de colis.

[1] Politique prioritaire « Devenir la première grande économie décarbonée avec des transports propres », thème « augmenter la part des carburants durables pour l'aviation »

[2] Comment améliorer le financement de la décarbonation du transport aérien ?

- Difficultés à empêcher le racolage, les conflits d'usages.

Sur les taxis de campagne, il n'y a pas d'appétence des chauffeurs a priori. L'UNIT vérifiera avec la profession l'opportunité de creuser des pistes et les conditions de faisabilité.

- Il y a beaucoup de médical (sur rendez-vous).
- Point d'attention sur les risques fraude aux aéroports.
- Des conducteurs font déjà un peu de transport de biens ponctuellement et de manière informelle.

Leviers 6 et 7 Transport par les particuliers / commerçants

- Livraison entre particuliers : déjà permise par la réglementation. (ex: Eco-colis)
- Pour les commerçants ne pas alourdir le poids administratif sur le secteur ni envisager des quotas.
- Il arrive au personnel de faire de la livraison eux-mêmes (par exemple les bijoutiers). Le nombre de trajets reste faible (1 ou 2 par jour). Cela nécessite une formation et une approche au cas par cas.
- Un partage des livraisons est possible entre les commerçants, mais l'impact potentiel en terme de décarbonation est difficile à évaluer et nécessite un cadre ; encadrement par les assurances et de clarification juridique : inclut dans le temps de travail ou non ? (cotisation, protection en cas d'accident…)