

ARL - Planification écologique - Atelier n°2 - 13 novembre 2024 : synthèse des votes						
N°	Intitulé	Moyenne votes OUI	Moyenne votes NON	Arguments OUI	Arguments NON	
Réglementation/normes	1 Simplifier la réglementation du rétrofit pour accélérer l'essor de cette filière.	100%	0%	Il n'y a pas de réglementation qui indique comment faire ce rétrofit, il faut déjà qu'elle existe et facilite les process. <i>Remarque : Plutôt « cadrer » ou autres, indiquer les avantages du rétrofit</i>		
	2 Imposer aux constructeurs (et à leurs réseaux de vente) un % de véhicules rétrofités dans leur vente (évoluant dans le temps).	79,5%	20,5%	Intéressant que ce soit décentralisé mais ne rien imposer aux constructeurs, c'est important.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il faut faciliter les constructeurs.</li> <li>Élargir les acteurs concernés : propriétaires de flottes et non uniquement le constructeur.</li> <li>Il faut avoir la possibilité de faire cela dans de bonnes conditions et il faut le répercuter aux clients : les contraintes sont préjudiciables, c'est une question de temporalité, entre la mise en place et la mise en œuvre cela évolue.</li> <li>Ne croit pas en la contrainte : il vaut mieux faire en sorte de convaincre les gens plutôt que d'imposer, il y a suffisamment de normes. Beaucoup d'acteurs transporteurs subissent déjà le coût de l'augmentation du gaz.</li> <li>Proposer plutôt de l'incitation/communication et la mise en place d'échéances.</li> <li>Les opérateurs de transport se trouvent dans l'impasse : moteurs camions, .... Les transporteurs doivent suivre des règles écologiques pas encore matures. Il est difficile de suivre et il est compliqué d'investir. Ces règles doublent le temps prévu de renouvellement des véhicules. Préfère des mesures incitatives pour ce type de choix.</li> <li>Inciter la Recherche &amp; Développement à développer des modes de traction à force newton équivalente.</li> </ul>	
	3 Fixer des quotas aux entreprises de transport sur la part des motorisations bas carbone dans leur flotte de véhicules.	75%	25%	Il faut basculer (incitation), avec un quota raisonnable. Important que les entreprises s'en saisissent, pour aider à basculer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ce ne sont pas les transporteurs qui décident mais les clients qui exigent lors des AO. Ce n'est pas en fixant de manière unilatérale des quotas que cela va marcher. L'objectif est de vendre ensuite, il faut rester pragmatique ou fixer des quotas aux entreprises et industries qui ont des transports énormes et éligibles au bas carbone (route, rail, entreprises chargeurs).</li> <li>Région Grand-Est : propose un soutien à l'adaptation dont pouvait bénéficier les transporteurs favorisant le passage vers la part de motorisation bas carbone dans les flottes de véhicules des transporteurs (Région Sud a le même genre de dispositif).</li> <li>Ne pas oublier la concurrence des pavillons étrangers, être vigilant là-dessus et faire passer le message à l'État de faire attention au pavillon national et sans concurrence déloyale. Mettre en place des quotas mais aux donneurs d'ordre (en sont capables, ils peuvent justifier leur système d'approvisionnement et inciter les prestataires à chercher les subventions).</li> </ul> <p><i>Remarque : Préciser le timing à instaurer dans ces propositions et que les entreprises aient accès à ces moyens.</i></p>	
	4 Limiter la vitesse de circulation des poids lourds.	91%	9%	<ul style="list-style-type: none"> <li>En tant qu'usagers de la route, les poids lourds roulent trop vite.</li> <li>Document du Shift project : réduire la vitesse des poids-lourds à 80km/h réduirait l'émission de GES : « la réduction des GES obtenue par cette simple mesure peut représenter à elle seule plus de 50% de l'objectif de décarbonation annuelle du secteur de 5% ».</li> </ul> <p>Source the Shift Project</p>	<p>De quoi parle-t-on ? Par exemple : la Mairie de Paris a réduit la vitesse à 50km/h sur le périphérique, cela a créé le résultat inverse avec en plus, un trafic difficile sur toute la région francilienne, donc une mesure qui peut sembler bénéfique devient contre-productive. Donc de quoi parle-t-on ? De combien on baisse et avons-nous mesuré les impacts sur la consommation ?</p>	

	<b>5</b>	Mettre en place des nouvelles règlementations et tarifications sur les livraisons e-commerce (tarification des retours, imposer un délai minimum de livraison, tarification de la livraison express, recours au rail/route pour les flux retour).	94,5%	5,5%		
	<b>6</b>	Adapter la règlementation pour les pré-post acheminement du combiné rail-route : autorise le 28,5T.	87%	13%	<i>Remarque : décret 2022 1045</i>	Une précédente dérogation n'a pas atteint son objectif mais a généralisé une réglementation de tonnage, craind que si on continu en ce sens, risque de servir encore à l'augmentation des poids-lourds.
	<b>7</b>	Renforcer le mécanisme carbone aux frontières de l'UE pour les marchandises produites hors UE.	100%	0%		
	<b>8</b>	Mettre en place un cadre réglementaire sécurisant pour les cyclo-logisticiens et les cyclo-taxis.	94%	6%	Règlementation n'existe pas. Ils sont juste intégrés au niveau de la convention collective transports. Il est important de disposer d'un minimum de réglementation pour l'équilibre des différents modes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une approche globale n'est pas suffisante. Intégrer le foncier par exemple. Le vélo n'est pas la réponse à tout : pas adapté à toutes les infrastructures, parfois dangereux pour les circulations de vélos entre eux et le reste des usagers.</li> <li>Savoir sur quelle réglementation on travaille.</li> </ul>
	<b>9</b>	Rendre plus flexible la réglementation encadrant la création de nouvelles installations de report modal (raccourcir les délais).	100%	0%	Vigilance : si raccourcir les délais veut dire de passer sur des procédures environnementales, non Report modale bien faits et existent mais pas pour autant que les chargeurs les utilisent, obligation de ces plateformes par les chargeurs ?	Cela dit des installations existent déjà en capacité de report modal et sont encore sous-utilisées, monter en puissance sur des sites existants.
	<b>10</b>	Instaurer une obligation de recours aux transports durables dans tous les appels d'offres publics de travaux / chantiers / matériaux.	94%	6%	« Oui » mais Remarque : Obligation de mettre des critères favorisant les offres de transport durable car pas toujours faisable.	Définir le transport durable dans les AO existe déjà aujourd'hui sur les grands chantiers (ex : Grand Paris) avec une obligation de report modal sur ces parties-là (tunneliers) avec des amendes. Cependant elles ne sont pas assez punitives/incitatives, le taux doit être élevé pour avoir une efficience dans l'utilisation du report modal tout en étant pragmatique, à faire au cas par cas (beaucoup d'acteurs le font y compris voie navigable).
	<b>11</b>	Soutenir l'acquisition des poids lourds électriques (y compris rétrofité).	100%	0%		
	<b>12</b>	Mettre en place des sur-péages autoroutiers : transit, externalités, en fonction du temps, etc.	46%	54%		<ul style="list-style-type: none"> <li>Formulation peu précise.</li> <li>Prise en compte globale, approche systémique.</li> </ul>
	<b>13</b>	Optimiser le taux de remplissage des poids lourds via la mise en place d'une taxe sur le transport à vide, et ralentir les délais de livraison (y compris dans les relations B2B). Améliorer parallèlement l'adéquation des emballages aux produits.	55,5%	44,5%		<ul style="list-style-type: none"> <li>Infaisabilité technique.</li> <li>Pénalisant pour transporteur.</li> <li>Deux questions dans l'action =&gt; taxe du transport à vide.</li> </ul>
	<b>14</b>	Remettre en cause les niches fiscales, notamment revoir la fiscalité des produits pétroliers (TICPE, kérósène, etc.).	65%	35%		<ul style="list-style-type: none"> <li>TICPE concerne de nombreux acteurs du transport.</li> <li>Favorise les transporteurs étrangers.</li> <li>Fragilisation de la profession.</li> </ul>

Financier	<b>15</b> Déployer une fiscalité et / ou une tarification pour promouvoir des activités logistiques durables : sur-taxes sur les livraisons à domicile, la livraison express, et les retours de colis (depuis le domicile ou les consignes); rendre payante la relivraison à domicile (aux clients en cas d'absence ou au prestataire en cas de défaillance du livreur). Affecter les sommes au financement de la décarbonation de la logistique.	71%	29%		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approche systémique (fonciers collectivités dans une approche globale, relais colis).</li> <li>• Flux retours, stationnements ... approche globale dans la ville.</li> <li>• Travailler sur les comportements des consommateurs.</li> </ul>
	<b>16</b> Mettre en place une eurotaxe sur le transport aérien, maritime et routier en fonction des émissions pour financer les investissements « bas carbone » dans le secteur du transport de marchandises.	79%	21%		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aérien, maritime et routier sur le même plan : ne relèvent pas des mêmes modes d'émissions.</li> <li>• Être plus précis dans la formulation de l'action pour une mise en œuvre effective.</li> </ul>
	<b>17</b> Imposer un tarif minimum de livraison (en lien avec les achats en ligne).	100%	0%		
	<b>18</b> Réviser le statut des aires de livraisons pour en faciliter le contrôle, la tarification et la réservation (le cas échéant).	100%	0%		
Études/ développement/ accompagnement	<b>19</b> Développer une vision commune et partagée, construite sur la base d'éléments factuels (ressources, maturité technologique, etc.) sur la place des différents vecteurs énergétiques dans le mix énergétique des poids lourds (hiérarchisation par usage) et l'inscrire dans le temps (court terme, moyen terme, long terme).	100%	0%	Il faut une vision projet : un périmètre défini avec un projet derrière, une approche constructive avec des démonstrateurs.	
	<b>20</b> Renforcer la capacité ferroviaire à travers le nœud lyonnais.	100%	0%		
	<b>21</b> Utiliser les navires de manière plus sobre (par exemple, en réduisant les vitesses).	92,5%	7,5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il ne faut pas que des mesures diminuent le report modal, mais selon les études : vrai problème d'autonomie et de puissance, instaurer une sobriété sur les vitesses/accélérations des navires permet d'enclencher la bascule sur les nouvelles énergies, consommation non-proportionnelle à la vitesse mais exponentielle.</li> <li>• Le shortsea : reste très concurrentiel par rapport à la route et le transport maritime est déjà vertueux donc sur du shortsea reste un bénéfice.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la vitesse, déjà un mode de transport assez long, bonne alternative sur des courtes distances (shortsea) : la sobriété est surtout dans la modernisation de la flotte qui évolue dans le temps, la vitesse n'est pas un élément flagrant, déjà fait dans la mesure du possible par économie financière.</li> <li>• Les vitesses sont déjà très encadrées : la CECA arrive le 1er mai 2025, instaure une vitesse limitée en Méditerranée, donc c'est une question déjà prise dans la mise en place de la CECA. Si on réduit la vitesse, on réduit le nombre de régularité de ports et potentiellement augmenter le nombre de bateaux car on ne maintient pas le service régulier (pas neutre en termes d'impact carbone). En revanche, pour ce qui est du shortsea et du deepsea, serait intéressant de mettre en place des réglementations, notamment sur le shortsea, même si eux aussi sont soumis à la CECA.</li> </ul>

	<b>22</b>	Identifier les filières propices à la massification (déchets, produits chimiques, BTP) et les contraindre à recourir au fret ferroviaire/fluvial par la mise en œuvre de quotas limités d'utilisation des transports routiers.	96,5%	3,5%		
	<b>23</b>	Accélérer l'ouverture des données publiques et privées pour favoriser le pilotage et la prise de décision, et fiabiliser les indicateurs régionaux. Par exemple: consommations de carburant, kilométrage des véhicules, taux de remplissage, données de comptage, flux de marchandises, immobiliers logistiques, etc.	100%	0%		
Communication/ incitation	<b>24</b>	Inciter les EPCI à endosser le rôle d'autorité organisatrice des activités logistiques pour optimiser / mutualiser les livraisons.	74%	26%		
	<b>25</b>	Inciter les e-commerçants à rationaliser leurs livraisons (limiter les retours à vide et les livraisons express, privilégier les livraisons en points relais / consignes / lieu de travail, limiter le (sur)emballage).	100%	0%		
	<b>26</b>	Inciter les consommateurs à adopter un comportement d'achat responsable en termes d'activités logistiques: (groupement de commandes, retrait en points relais / lieu de travail / consignes, tri / réemploi des emballages, etc.	100%	0%		
	<b>27</b>	Expliciter les impacts de la logistique auprès des consommateurs, en affichant par exemple sur tous les produits l'empreinte carbone associée aux activités de transport et de logistique, ou un « Logiscore » du transport de marchandise pour mettre en valeur les transports et les chargeurs qui recourent à des modes décarbonés.	100%	0%		
	<b>28</b>	Améliorer la connaissance grand public des impacts écologiques (CO2, pollutions atmosphériques) du transport maritime (voyageurs et marchandises).	100%	0%		