

N° 604

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 mai 2021

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) par la mission d'information relative au **transport de marchandises face aux impératifs environnementaux (2)**,*

Par Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU,

Sénateurs

(1) *Cette commission est composée de :* M. Jean-François Longeot, *président* ; M. Didier Mandelli, Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Joël Bigot, Rémy Pointereau, Frédéric Marchand, Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varailles, MM. Jean-Pierre Corbisez, Pierre Médevielle, Ronan Dantec, *vice-présidents* ; M. Cyril Pellevat, Mme Angèle Préville, MM. Pascal Martin, Bruno Belin, *secrétaires* ; MM. Jean-Claude Anglars, Jean Bacci, Étienne Blanc, François Calvet, Michel Dagbert, Mme Patricia Demas, MM. Stéphane Demilly, Michel Dennemont, Gilbert-Luc Devinaz, Mme Nassimah Dindar, MM. Gilbert Favreau, Jacques Fernique, Mme Martine Filleul, MM. Fabien Genet, Hervé Gillé, Éric Gold, Daniel Gueret, Mmes Nadège Havet, Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Olivier Jacquin, Gérard Lahellec, Mme Laurence Muller-Bronn, MM. Louis-Jean de Nicolaÿ, Philippe Pemezec, Mmes Évelyne Perrot, Marie-Laure Phinera-Horth, Kristina Pluchet, MM. Jean-Paul Prince, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, MM. Philippe Tabarot, Pierre-Jean Verzelen.

(2) *Cette mission est composée de :* M. Étienne Blanc, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Guillaume Chevrollier, Michel Dagbert, Stéphane Demilly, Gilbert Favreau, Jacques Fernique, Éric Gold, Daniel Gueret, Olivier Jacquin, Gérard Lahellec, Frédéric Marchand, Pierre Médevielle, Rémy Pointereau, Mme Denise Saint-Pé, M. Philippe Tabarot.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	7
LA LISTE DES PROPOSITIONS	8
RAPPORT	
TRANSPORT DE MARCHANDISES : SE DONNER LES MOYENS D'UNE TRANSITION NÉCESSAIRE	13
I. LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN IMPÉRATIF URGENT À METTRE EN ŒUVRE	13
A. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, MIS À RUDE ÉPREUVE PENDANT LA CRISE SANITAIRE, DEVRAIT CROÎTRE D'ICI 2050.....	13
B. LE FRET FRANÇAIS RESTE TRÈS MAJORITAIREMENT DOMINÉ PAR LE MODE ROUTIER.....	14
C. MALGRÉ LES EFFORTS DÉJÀ ENGAGÉS, IL EST URGENT DE RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR TENIR NOS OBJECTIFS DE DÉCARBONATION	18
1. <i>Le transport routier de marchandises (TRM) génère de réelles externalités négatives environnementales.....</i>	<i>18</i>
2. <i>Les efforts déjà engagés doivent être amplifiés pour atteindre nos objectifs de décarbonation</i>	<i>21</i>
II. LES PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION	23
A. MASSIFIER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SANS OPPOSER LES MODES..	23
1. <i>Les nombreux atouts des modes ferroviaire et fluvial à exploiter</i>	<i>23</i>
2. <i>Faire du fret fluvial et ferroviaire une partie intégrante de la stratégie de décarbonation du transport de marchandises</i>	<i>25</i>
a) <i>Soutenir la régénération et le développement des réseaux ferroviaire et fluvial ..</i>	<i>25</i>
b) <i>Renforcer l'attractivité des modes ferroviaire et fluvial</i>	<i>28</i>
c) <i>Verdir les flottes de transport de fret ferroviaire et fluvial.....</i>	<i>31</i>
B. LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.....	32
1. <i>Des cas concrets de contournements nocifs de certaines sections d'autoroutes à péage par les poids lourds.....</i>	<i>32</i>
2. <i>Le cadre juridique actuel et la jurisprudence rendent la prise d'arrêté d'interdiction de circulation de poids lourds particulièrement complexe à mettre en œuvre.</i>	<i>33</i>
3. <i>Les recommandations pour désengorger les « itinéraires de fuite ».....</i>	<i>36</i>

C. SURMONTER LES DIVERGENCES ET INCERTITUDES RELATIVES À LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	40
1. <i>Premier levier : agir sur les motorisations du parc de poids lourds</i>	41
a) Un parc de poids lourds constitué à 99 % de véhicules à motorisation gazole	41
b) Trois grandes familles de motorisations alternatives pourraient concourir à la décarbonation du parc.....	42
c) Mettre en place une politique de soutien ambitieuse à la transition du parc de poids lourds	50
2. <i>Deuxième levier : ajuster la fiscalité du transport de marchandises</i>	55
a) La fiscalité applicable au transport routier de marchandises	55
b) La suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE : un impact incertain	57
c) La mise en place d'une écotaxe, une solution qui suscite de nombreuses interrogations.....	59
3. <i>Troisième levier : encourager les bonnes pratiques</i>	63
a) Le potentiel de l'écoconduite.....	63
b) L'interdiction du dépassement sur les routes nationales à deux fois deux voies	64
c) Le platooning, pratique de conduite innovante dont l'expérimentation est à favoriser	65
d) Le co-transportage, une solution innovante exposée aux risques de distorsion de concurrence	66
e) Les pneumatiques, un levier d'action potentiel pour maîtriser les impacts environnementaux du transport routier de marchandises	66
4. <i>Quatrième levier : favoriser une plus grande information et responsabilisation des chargeurs</i>	68
D. « UN COLIS À TOUT PRIX » : RÉINVENTER LE TRANSPORT URBAIN DE MARCHANDISES ET SENSIBILISER LES CONSOMMATEURS DU E-COMMERCE À L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LEUR LIVRAISON.....	71
1. <i>Mieux encadrer le transport urbain de marchandises</i>	71
a) La logistique urbaine : un secteur en pleine expansion, fortement émetteur de GES	71
b) Les leviers de la décarbonation du transport de marchandises en ville	73
(1) Mieux encadrer l'utilisation des VUL	73
(a) <i>Un parc de plus en plus tourné vers le transport de marchandises</i>	73
(b) <i>La nécessité de davantage de réglementation</i>	74
(c) <i>Le verdissement du parc de VUL</i>	76
(2) Mieux prendre en compte le fret dans les politiques publiques locales.....	78
2. <i>Sensibiliser et responsabiliser le consommateur sur l'impact environnemental des livraisons liées au e-commerce</i>	80
TRAVAUX EN COMMISSION	89
• Table ronde relative à l'avenir du fret ferroviaire	89
• Examen du rapport d'information en commission	126
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	141
LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES.....	145

ANNEXES	147
ANNEXE 1 : FOCUS SUR LA PART MODALE EN TONNES/KM DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES	149
ANNEXE 2 : FOCUS SUR LE REMBOURSEMENT D'UNE FRACTION DE LA TICPE AUX TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES	151
ANNEXE 3 : FOCUS SUR LE PROJET D'ÉCOTAXE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT.....	153
ANNEXE 4 : FOCUS SUR L'ENCADREMENT EUROPÉEN DE LA MISE EN PLACE DE CONTRIBUTIONS SUR LE TRAFIC DU RÉSEAU ROUTIER	155
ANNEXE 5 : FOCUS SUR LES ENTREPÔTS EN FRANCE	157
ANNEXE 6 : FOCUS SUR LA BASE CARBONE DE L'ADEME.....	159
ANNEXE 7 : FOCUS SUR LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE...161	
A. RÉSULTATS QUANTITATIFS	161
B. SÉLECTION DE RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES	166

L'ESSENTIEL

Alors que le transport (de voyageurs et de fret) est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (31 %), **le transport de marchandises demeure l'angle mort des politiques de mobilité. Pourtant, il est un levier stratégique de décarbonation.**

Tel est le constat formulé par Rémy Pointereau et Nicole Bonnefoy, rapporteurs de la **mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux**. Ce rapport, **adopté à l'unanimité** par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est le fruit d'un travail approfondi de 5 mois, qui a permis d'entendre toutes les parties prenantes (35 organisations et 82 acteurs concernés). La mission d'information a par ailleurs souhaité interroger le grand public sur les livraisons liées au e-commerce pour nourrir sa réflexion.

Conscients du fait que la transition environnementale du transport de **marchandises n'appelle pas une réponse unique, mais doit s'appuyer sur plusieurs leviers**, les rapporteurs formulent **40 recommandations** structurées en **4 axes** :

- **Massifier le transport de marchandises**, pour tirer le meilleur parti de chaque mode de transport sans les opposer ;
- **Réduire les nuisances liées au transport routier de marchandises** en renforçant l'information des acteurs locaux et en les dotant d'outils nouveaux ;
- **Surmonter les divergences et les incertitudes relatives à la décarbonation du transport routier de marchandises**, étant entendu que, même en cas de doublement des parts modales des modes massifiés, **le mode routier est la pierre angulaire de toute politique de décarbonation du transport de marchandises** ;
- **Réinventer le transport urbain de marchandises** et **sensibiliser les consommateurs du e-commerce à l'impact environnemental de leur livraison**.

Ces 40 recommandations, à la fois **réalistes** et **ambitieuses**, permettraient d'engager une **véritable dynamique de décarbonation**, pour un transport plus **sobre**, plus **massifié** et plus **responsable**.

LA LISTE DES PROPOSITIONS

PROPOSITION N° 1 : Lancer un plan d'investissement massif de régénération et de développement des réseaux ferroviaire et fluvial ciblé vers les infrastructures les plus stratégiques en :

- amplifiant le soutien à l'entretien et à la modernisation du **réseau fluvial** prévu par le plan de relance, dans le respect de la trajectoire fixée par le contrat d'objectifs et de performance conclu entre VNF et l'État ;

- investissant annuellement 1 milliard d'euros supplémentaires dans le réseau ferroviaire.

PROPOSITION N° 2 : Porter le montant annuel de l'« aide à la pince » à 80 millions d'euros, niveau minimal pour garantir une vraie compétitivité.

PROPOSITION N° 3 : Saisir l'opportunité de la renégociation de la directive « Eurovignette » pour soutenir les poids lourds effectuant du transport combiné (taux réduits).

PROPOSITION N° 4 : Utiliser la **commande publique** comme levier pour encourager les modes massifiés : pour l'attribution des plus gros marchés publics de travaux, renforcer la possibilité pour le pouvoir adjudicateur de se fonder sur un critère lié au recours aux modes massifiés (ferroviaire et fluvial).

PROPOSITION N° 5 : Étoffer les certificats d'économie d'énergie pour y intégrer davantage le transport combiné, et notamment le recours au mode fluvial.

PROPOSITION N° 6 : Faire du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État un véritable outil au service du fret ferroviaire, en définissant des critères précis assortis d'un système de bonus malus.

PROPOSITION N° 7 : Revoir et assouplir les modalités d'allocation des sillons par SNCF Réseau, dans le but d'offrir une meilleure qualité de service aux opérateurs de fret.

PROPOSITION N° 8 : Renforcer le renouvellement de la flotte fluviale en **supprimant le plafond de 100 000 euros d'exonération des plus-values** réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises.

PROPOSITION N° 9 : Informer les maires du cadre juridique et de la jurisprudence en matière de régulation du trafic de poids lourds qui traversent leur commune par la rédaction d'une circulaire.

PROPOSITION N° 10 : Cartographier les principaux « **itinéraires de fuite** » par arrêté.

PROPOSITION N° 11 : Engager avant le 1^{er} janvier 2023, dans les territoires des itinéraires de fuite, une consultation des acteurs concernés (élus locaux, riverains, transporteurs) sous l'égide du préfet, pour trouver sur le terrain les leviers de réduction des nuisances générées par le transport routier de marchandises (interdictions de circulation, limitation de vitesse...).

PROPOSITION N° 12 : Mettre en place, d'ici le 1^{er} janvier 2024, des « zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises » (ZRN) sur le modèle des ZFE-m, dans les territoires des itinéraires de fuite qui n'auraient pas réussi à établir des propositions permettant la réduction des nuisances dans le cadre de la consultation des acteurs prévue dans la proposition n° 11.

PROPOSITION N° 13 : Faire des services de géolocalisation des partenaires pour lutter contre les nuisances en rendant obligatoire la prise en compte des arrêtés d'interdiction de circulation des poids lourds pris par les maires.

PROPOSITION N° 14 : Renforcer l'arsenal existant pour assurer le respect de la réglementation des poids lourds, par une augmentation des contrôles et des sanctions.

PROPOSITION N° 15 : Publier au plus vite la feuille de route relative à la transition du parc de poids lourds, afin de donner un maximum de visibilité aux acteurs.

PROPOSITION N° 16 : Renforcer les dispositifs d'aides à la décarbonation du parc de poids lourds en :

- favorisant, de manière transitoire et raisonnée, le développement des biocarburants (élargissement du bonus écologique, pérennisation du dispositif de suramortissement) ;

- déployant des aides plus substantielles à l'électrification du parc comme l'augmentation du plafond du bonus écologique et la pérennisation du dispositif de bonus écologique et du suramortissement, développement de solutions de prêt à taux zéro.

PROPOSITION N° 17 : Inciter les transporteurs à remplacer leurs véhicules les plus anciens et les plus polluants en créant une prime à la destruction des véhicules lourds dotés d'un moteur de plus de 12 ans.

PROPOSITION N° 18 : Accorder aux véhicules lourds électriques un taux réduit de la CSPE pour rendre les motorisations électriques moins coûteuses.

PROPOSITION N° 19 : Définir un plan d'accompagnement social de la filière des métiers de l'automobile dans la transition écologique.

PROPOSITION N° 20 : « Verdir » les contrats de concession autoroutiers en fixant des objectifs d'investissement dans la transition énergétique, notamment en matière de déploiement des bornes de recharge.

PROPOSITION N° 21 : Saisir l'opportunité de la révision de la directive « Eurovignette », et de la présidence française de l'Union européenne pour supprimer l'obligation de maintien de la TSVR, dite « taxe à l'essieu ».

PROPOSITION N° 22 : Saisir l'opportunité de la présidence française du Conseil de l'Union européenne pour intensifier les négociations européennes concernant la réforme de la directive de taxation de l'énergie et l'harmonisation des prix du gazole routier.

PROPOSITION N° 23 : Privilégier, si elle devait être mise en œuvre, une « éco-contribution » fondée sur une tarification kilométrique, et harmonisée au niveau national.

PROPOSITION N° 24 : Privilégier l'appellation d'« écocontribution » à celle d'« écotaxe », afin de mettre l'accent sur l'objectif du dispositif : assurer que les véhicules lourds contribuent à l'entretien du réseau routier et compensent leurs externalités négatives.

PROPOSITION N° 25 : Flécher une part d'une éventuelle augmentation des recettes fiscales – évolution de la fiscalité sur les carburants ou mise en place d'une éco-contribution – au secteur routier.

PROPOSITION N° 26 : Interdire les dépassements de poids lourds sur les routes nationales à deux fois deux voies.

PROPOSITION N° 27 : Étudier la faisabilité de la mise en œuvre d'une contribution portant sur les donneurs d'ordre du transport de marchandises, afin de les inciter à privilégier un transport massifié et décarboné.

PROPOSITION N° 28 : Sanctionner les transporteurs qui n'informent pas les chargeurs de l'impact environnemental du transport de leurs marchandises, pour sensibiliser les chargeurs à l'importance de la décarbonation des transports.

PROPOSITION N° 29 : En s'inspirant des règles applicables aux poids lourds, renforcer les contrôles techniques dont font l'objet les VUL en prévoyant un contrôle annuel qui s'appliquerait aux VUL utilisés pour compte d'autrui.

PROPOSITION N° 30 : Afin de renforcer le contrôle des VUL, instaurer une signalétique permettant l'identification des VUL utilisés pour le transport pour compte d'autrui

PROPOSITION N° 31 : Instaurer une formation initiale obligatoire, comprenant un volet relatif à l'impact environnemental de la conduite, pour les conducteurs de VUL pour compte d'autrui.

PROPOSITION N° 32 : Utiliser le levier fiscal pour verdir le parc de VUL en renforçant et prolongeant le suramortissement pour l'achat d'un VUL motorisé à l'électricité, à l'hydrogène ou au gaz naturel jusqu'en 2030.

PROPOSITION N° 33 : Utiliser le levier de la commande publique pour mutualiser les livraisons du dernier kilomètre par quartier dans les communes les plus denses.

PROPOSITION N° 34 : Favoriser une planification stratégique des plateformes logistiques au niveau local, dans un double objectif de :

- faciliter la localisation d'entrepôts et de plateformes multimodales dans des lieux pertinents et si possible à proximité d'axes de transport massifiés (points d'arrivée de train ou barges) ;

- pour les plateformes de transport combiné, favoriser une localisation dans un périmètre allant de 50 à 100 km des centres urbains afin de faciliter la mutualisation et la massification des flux.

PROPOSITION N° 35 : Interdire l'affichage de la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne et la publicité portant sur la livraison gratuite.

PROPOSITION N° 36 : Informer le consommateur sur le coût réel de sa livraison, dans une logique de « vérité de prix ».

PROPOSITION N° 37 : Afficher le bilan carbone des solutions de livraison proposées sur les sites de ventes en ligne (en tenant compte de la localisation du produit, des délais de livraison proposés et du lieu de livraison), pour permettre au consommateur de moduler son choix de livraison.

PROPOSITION N° 38 : Donner au consommateur le choix entre plusieurs options de livraison, notamment en termes de délai.

PROPOSITION N° 39 : Expérimenter dans les communes denses la possibilité d'installer des casiers dans des espaces dédiés à la disposition des particuliers pour la récupération de leurs colis.

PROPOSITION N° 40 : Valoriser les entreprises engagées dans une démarche de logistique durable, y compris concernant le dernier kilomètre par le développement d'un label.

RAPPORT

TRANSPORT DE MARCHANDISES : SE DONNER LES MOYENS D'UNE TRANSITION NÉCESSAIRE

I. LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN IMPÉRATIF URGENT À METTRE EN ŒUVRE

A. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, MIS À RUDE ÉPREUVE PENDANT LA CRISE SANITAIRE, DEVRAIT CROÎTRE D'ICI 2050

La crise sanitaire a mis en lumière le **caractère essentiel de nos chaînes logistiques et de transport pour assurer la continuité de la vie de la Nation.**

Comme le rappelle justement France Logistique : « *sans transport et logistique, les services publics ne peuvent fonctionner, les entreprises ne peuvent s'approvisionner, distribuer ou exporter leurs produits, les particuliers ne peuvent satisfaire leurs besoins élémentaires...* »¹.

Non seulement **pourvoyeur** de **nombreux emplois** (plus de 1,8 million d'emplois dédiés à la logistique en France² avec des coûts équivalents à 10 % du PIB), ce secteur est également un **gisement créateur** de nouveaux emplois, avec 30 000 créations nettes d'emplois par an.

Ses contours sont cependant difficiles à cerner, comme l'a opportunément souligné le professeur Michel Savy : le transport de marchandises en France, un domaine très vaste, recouvre des **réalités variées**. Il faut d'abord distinguer entre **transport de marchandises internalisé et transport de marchandises externalisé**, car « *un grand nombre d'emplois du transport sont exercés à l'intérieur d'entreprises relevant de secteurs agricoles, industriels ou commerciaux (pour produire le transport "pour compte propre"), en sus du secteur du transport "pour compte d'autrui" ».*

Après une diminution de 18 % entre 2007 et 2012, liée à la crise économique et financière de 2008³, le transport de marchandises connaît une **hausse tendancielle depuis 2013**. En 2018, 368,5 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain⁴, soit une hausse de 2,2 % par rapport à 2017.

¹ Réponse de France Logistique au questionnaire de la mission d'information.

² D'après France Logistique, « la logistique regroupe l'ensemble des opérations permettant le déplacement, la préparation et la distribution des marchandises (transport, entreposage), l'optimisation des flux ainsi que le management de ces flux, notamment les flux de données et les flux financiers associés ».

³ Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, juillet 2016, *Projection de la demande de transport sur le long terme*.

⁴ Dont 12,4 milliards par oléoducs.

Mis à rude épreuve pendant les confinements successifs, le transport de marchandises devrait, vraisemblablement, croître tendanciellement ; selon le scénario de la **stratégie nationale bas carbone** (SNBC) révisée en mars 2020 : son augmentation devrait atteindre 40 % d'ici 2050 en tonnes-km. La SNBC précise que cette croissance est plus limitée que dans un scénario tendanciel, car elle se fonde sur une hypothèse de développement de l'économie circulaire et des circuits courts, permettant de réduire les distances de transport grâce au rapprochement du consommateur vis-à-vis de ses besoins.

La mission d'information a concentré son analyse sur la situation du transport intérieur de marchandises. Dès lors, ses constats et recommandations portent plus particulièrement sur les modes terrestres (routier, ferroviaire et fluvial), étant entendu que :

- le fret aérien demeure négligeable au niveau national : 2,3 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier, sur 369 milliards de tonnes-kilomètres au total) sont traitées dans les aéroports français ;

- le fret maritime assure 85 % des acheminements internationaux, mais sa part dans le transport intérieur de marchandises est également faible.

B. LE FRET FRANÇAIS RESTE TRÈS MAJORITAIREMENT DOMINÉ PAR LE MODE ROUTIER

En France, près de **90 % du transport intérieur de marchandises est réalisé par le mode routier**. Cette tendance est **structurelle** : ce pourcentage n'a en effet cessé de croître au fil des années, au détriment du fret ferroviaire et fluvial. Comme le résume l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)¹, « *sur la période 1990-2018, nous avons observé un important report modal vers la route avec une part prise essentiellement sur le ferroviaire* ».

Notre fret ferroviaire est deux fois moins développé que la moyenne européenne : il assure en France 9 % du transport de marchandises, contre presque 20 % chez nos voisins ; **il en va de même pour le transport fluvial** (2,3 % en France contre 5,5 % en moyenne européenne).

¹ Réponse de l'Ademe au questionnaire de la mission d'information.

Le rôle des transports maritime et aérien dans l'approvisionnement des collectivités d'outre-mer en marchandises

La situation est, de fait et compte tenu de leur caractère insulaire, différente dans les collectivités d'outre-mer, dans lesquelles les **modes aérien et maritime** occupent une place plus importante. Interrogée par la mission d'information, l'Association des communes et collectivités d'outre-mer (ACCD'OM) précise que **80 % des échanges se font par voie maritime pour l'acheminement depuis et hors outre-mer**. La région Réunion a ainsi indiqué à la mission d'information que 3,2 millions de tonnes et 24 555 tonnes avaient été débarquées en 2019, respectivement par les modes maritime et aérien. À l'inverse, 608 264 et 9 659 tonnes avaient été embarquées par les modes maritime et aérien en 2019.

Le **transport intérieur** est essentiellement réalisé par le mode routier, excepté en **Guyane** où le **transport fluvial** est la règle pour les communes de l'intérieur et en **Polynésie française** où le **transport maritime** est majoritaire pour la desserte des îles.

Source : réponses écrites de l'ACCD'OM et de la région Réunion au questionnaire de la mission d'information.

Au total, d'après le professeur Michel Savy, « *en incluant le transport pour compte propre, la route assure pratiquement toute la croissance du transport de marchandises depuis plusieurs décennies* ».

Le mode routier est prépondérant dans la grande majorité des pays européens : **en moyenne, la part du fret intérieur de l'Union européenne (UE) à 28 transporté par route (75 %) est quatre fois supérieure à la part du fret ferroviaire (18,4 %)**¹. Ce phénomène est visible y compris pour les États où la part du fret ferroviaire est restée constante, comme l'Allemagne, dont l'évolution des parts modales de chacun des transports terrestres est décrite dans le tableau ci-dessous :

Les parts modales du trafic fret en Allemagne

	2000	2005	2010	2015	2016
Voie d'eau	15 %	12 %	10,8 %	9,2 %	8,8 %
Rail	18 %	18,1 %	18,7 %	19,5 %	18,8 %
Route	67 %	69,9 %	70,5 %	71,3 %	72,4 %

Source : réponse de M. Yves Crozet au questionnaire de la mission d'information, à partir des données Eurostat.

¹ Eurostat, statistiques sur le transport de marchandises.

Les auditions conduites par la mission d'information ont mis en avant un grand nombre de facteurs pour expliquer la situation française :

- la diminution de la part des industries lourdes dans l'économie française ;
- le mauvais état des réseaux ferroviaire et fluvial en raison d'un sous-investissement chronique dans leur entretien ;
- le développement de la logistique, de la distribution et du commerce, qui s'est révélé plus en adéquation avec le mode routier, « dont la flexibilité et la capacité à transporter relativement efficacement de petites quantités sur une large diversité d'origines et de destinations sont un très net avantage par rapport aux modes non routiers » comme le soulignent les représentants de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)¹ ;
- la géographie économique et industrielle, que les représentants de l'IFSTTAR qualifient de « dispersée », de sorte qu'il est plus difficile aux modes massifiés de trouver leur efficacité ;
- les coûts supplémentaires du fer et du fleuve en raison des ruptures de charge².

En dépit de son caractère prépondérant dans le transport de marchandises en France, **le transport routier connaît d'importantes difficultés qui freinent sa compétitivité.**

¹ Réponse de l'IFSTTAR au questionnaire de la mission d'information.

² Une rupture de charge décrit l'étape pendant laquelle des marchandises transportées par un premier véhicule sont transférées dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage ou de correspondance.

Le transport routier de marchandises, un secteur confronté à de nombreuses difficultés

Les sociétés de transporteurs sont **fortement dispersées**, et principalement de **petite taille** : 84 % comptent moins de 10 salariés et seules 0,2 % ont plus de 250 salariés¹. Cette **atomisation de la filière** s'accompagne d'une **faible rentabilité et de marges réduites**, qui s'élèveraient d'après l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) à environ 1 %².

Les transporteurs font également face à des **difficultés de recrutement** et observent une **pénurie de recrutement de chauffeurs**. En 2019, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) notait qu'il aurait fallu recruter 36 000 conducteurs supplémentaires pour satisfaire l'offre³. Cette préoccupation dépasse le strict cadre français : l'*International Road Transport Union* (IRU) estimait ainsi que 21 % des demandes n'étaient pas pourvues en Europe en 2018.

Le transport français souffre en outre d'une **faible compétitivité au niveau européen** : le pavillon français n'a effectué que 1,7 % du transport au sein de l'Union européenne, alors que l'Espagne et l'Allemagne ont représenté respectivement 11,7 % et 5,9 % de l'activité internationale. Ce constat s'explique par la convergence de plusieurs facteurs, parmi lesquels la forte pression fiscale **sur le carburant en France**, ainsi que le **manque d'harmonisation européenne concernant le coût social des chauffeurs**.

La complexité des normes européennes, notamment concernant le cabotage ou le détachement de salariés, favorise une concurrence déloyale, principalement de pays de l'Europe de l'Est. Ainsi, certains transporteurs internationaux ne respectent pas les règles européennes relatives au temps de repos des conducteurs, au cabotage, au nombre de dépôts et livraisons, ou à la charge des véhicules. Cette situation **fragilise la compétitivité de la filière française, alors même que la France est déjà le pays le plus caboté d'Europe**⁴, et qu'en 30 ans, **l'activité du pavillon français a fortement reculé : ce dernier est passé de 90 % de l'activité interne en 1990 à 60 % en 2019**⁵.

Les rapporteurs saluent néanmoins les évolutions européennes récentes avec l'adoption en 2020 d'un volet du « **paquet mobilité** », dont les dispositions encadrent notamment plus fortement le cabotage et facilitent les contrôles⁶. La transposition du volet social du « paquet mobilité » en droit interne est en cours, ce dont les rapporteurs se félicitent⁷.

¹ Réponse de l'OTRE au questionnaire de la mission d'information.

² Réponse de l'OTRE au questionnaire de la mission d'information.

³ Réponse de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

⁴ Réponse de l'OTRE au questionnaire de la mission d'information.

⁵ Réponse de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

⁶ Parmi les dispositions incluses dans le paquet mobilité figurent le retour du conducteur dans son pays d'origine ainsi qu'une période de carence pour le cabotage, un renforcement des règles relatives au déploiement des smart tachygraphes pour les VULs et véhicules lourds, et des règles spécifiques appliquées pour le détachement de travailleurs dans le transport de marchandises.

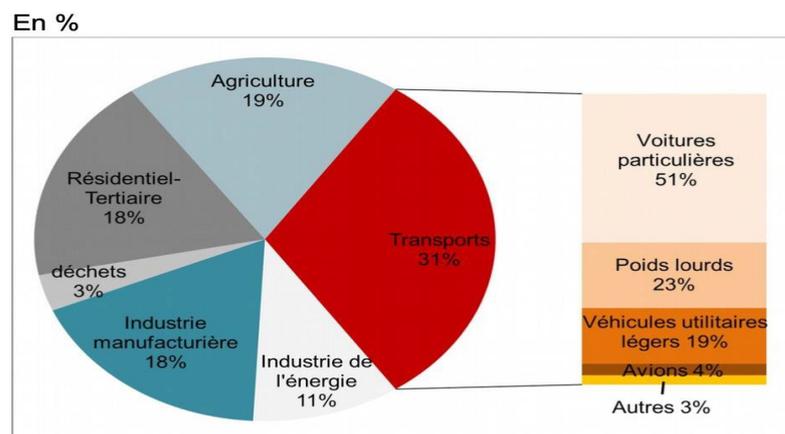
⁷ Articles 22 et 23 du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, en cours d'examen au Sénat.

C. MALGRÉ LES EFFORTS DÉJÀ ENGAGÉS, IL EST URGENT DE RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR TENIR NOS OBJECTIFS DE DÉCARBONATION

1. Le transport routier de marchandises (TRM) génère de réelles externalités négatives environnementales

Les transports (voyageurs et marchandises) sont, en France, à l'origine de **31 % des émissions de gaz à effet de serre** : les 33 millions de voitures particulières y contribuent pour moitié, les **530 000 poids lourds de transports de marchandises d'environ 20 %** et les **6,2 millions de camionnettes de 21 %**¹, comme le décrit le schéma ci-dessous transmis par France Nature Environnement (FNE).

Figure D2.1-2 Répartition des émissions nationales de GES en 2019¹



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2020

Le Haut Conseil pour le climat souligne la situation problématique des transports au regard de l'impact environnemental : « *le secteur des transports est le seul secteur en France dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté depuis les années 1990* »². La Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) précise que le transport de marchandises fait figure d'exception : **alors que l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre (GES) a baissé de 5 % depuis 2015 et que celles du transport ont**

¹ Y compris les VUL utilisés pour compte propre qui n'assurent pas exclusivement du transport de marchandises (artisans, professionnels du bâtiment, etc.). Malheureusement, les émissions de GES par les VUL dédiés au transport de marchandises n'ont pas fait l'objet d'une quantification particulière.

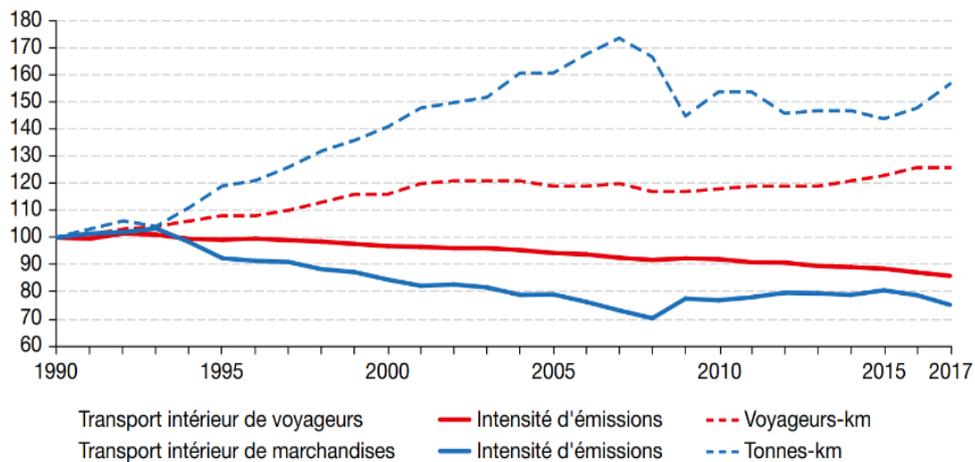
² Haut Conseil pour le climat, juillet 2020, Rapport annuel 2020 : Redresser le cap, relancer la transition.

baissé de 2 %, les émissions liées au transport de marchandises ont augmenté de 6 %.

Un progrès mérite d'être relevé cependant : l'**intensité** des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers a **diminué**, comme l'indique le graphique ci-dessous, sous l'effet de l'**amélioration de la performance des véhicules** et du **renouvellement du parc**.

INTENSITÉ D'ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS ROUTIERS EN FRANCE

Indice base 100 en 1990



Source : Ministère de la transition écologique.

Au-delà des émissions de gaz à effet de serre, le **transport routier de marchandises** génère d'autres formes d'**externalités négatives** :

- **émissions de polluants atmosphériques**. D'après FNE¹, le transport routier est responsable de 56 % des émissions de dioxyde d'azote en France. Les valeurs limites de concentration de certains polluants atmosphériques sont dépassées de manière chronique dans de nombreux territoires, conduisant à des condamnations de la France². Ces polluants, qui peuvent avoir des impacts considérables sur la santé, sont également responsables de la **pollution de certains sols** ;

- **nuisances sonores** ;

- **congestion routière** ;

- **dégradations de la voirie préoccupantes**. On estime que le passage d'un poids lourd de 13 tonnes sur la chaussée équivaut au passage de 10 000 véhicules légers³. Cette situation peut être particulièrement coûteuse pour les collectivités compétentes en la matière ;

¹ Réponses au questionnaire de la mission d'information.

² Par exemple, *Conseil d'État 10 juillet 2020, association les amis de la terre et autres et Cour de justice de l'Union européenne, Commission européenne contre France, 24 octobre 2019, C-636/18*.

³ Source : CEREMA.

- **artificialisation de certains sols**¹

- **insécurité routière et accidents de la route.** D'après l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves, mortels dans 13 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans poids lourd².

La valorisation de ces externalités est particulièrement complexe. Comme le relève le professeur M. Michel Savy, « *la manière de définir et a fortiori de mesurer les externalités du transport routier donne lieu à des recherches et à des débats sans fin entre experts (avec de forts enjeux économiques et politiques sous-jacents) : il n'y a pas de réponse consensuelle à la question* ».

Le tableau ci-dessous détaille les **coûts externes, prélèvements et subventions** du transport de fret selon les modes, en centimes d'euro à la tonne par kilomètre en euro 2015.

c€/t.km	En c€/t/km		
	PL	Fluvial	Fer
	9,73 t	978 t	451 t
Coûts marg. ext. hors infra	3,26	1,06	0,33
Environnement	1,73	1,06	0,19
<i>dont CO2</i>	0,47	0,15	0,04
<i>dont pollution locale</i>	1,24	0,91	0,05
<i>dont bruit</i>	0,02	0,00	0,10
Insécurité	0,47	0,00	0,11
Congestion	1,06	0,00	0,03
Coût marginal usage infra	0,66	0,20	0,59
Total coûts marg. ext.	3,92	1,26	0,92
Prélèvements	2,54	0,10	0,43
<i>dont TICPE, CSPE</i>	1,47	0,00	0,01
<i>dont péages/redevances</i>	1,07	0,10	0,42

Source : Commissariat général au développement durable, décembre 2020, Mobilités — Coûts externes et tarification du déplacement.

Comme le relève le Commissariat général au développement durable (CGDD), « *les coûts marginaux externes (ainsi que les prélèvements) sont sensiblement plus élevés pour le mode routier que pour les modes alternatifs, ferroviaire et fluvial. Dans les trois cas, les coûts marginaux externes sont supérieurs aux prélèvements.* »

Le tableau ci-dessous distingue les coûts externes et les prélèvements marginaux pour les poids lourds, selon qu'ils empruntent le réseau concédé ou le réseau non concédé.

¹ Parmi les 3 % de la surface métropolitaine consacrée aux infrastructures de transport, 79 % des surfaces sont dédiées aux routes et autoroutes d'après FNE. Ces infrastructures ont notamment pour effet de perturber le cycle de l'eau.

² Bilan 2019 de la sécurité routière.

c€/t.km	PL (9,73 t)	
	Autoroutes concédées	Hors Autor. Concédées
Coûts marg. ext. hors infra	1,70	4,01
Environnement	1,25	1,96
<i>dont CO2</i>	0,47	0,47
<i>dont pollution locale</i>	0,77	1,47
<i>dont bruit</i>	0,01	0,03
Insécurité	0,20	0,60
Congestion	0,25	1,44
Coût marginal usage infra	0,49	0,73
Total coûts marg. ext.	2,19	4,74
Prélèvements	4,79	1,54
<i>dont TICPE, CSPE</i>	1,53	1,54
<i>dont péages/redevances</i>	3,26	0,00

Source : Commissariat général au développement durable, décembre 2020, Mobilités — Coûts externes et tarification du déplacement.

Les coûts marginaux externes sont inférieurs aux prélèvements sur le réseau d'autoroutes concédées, alors qu'ils sont supérieurs sur le réseau sans péage. D'après le CGDD, ce constat sur le réseau concédé « est lié au principe des **péages autoroutiers** qui ont été conçus pour couvrir non seulement les coûts marginaux d'usage, mais aussi les coûts fixes d'infrastructure, notamment ceux relatifs à leur construction, qui ne sont pas comptabilisés dans cette analyse marginale. »

2. Les efforts déjà engagés doivent être amplifiés pour atteindre nos objectifs de décarbonation

Les acteurs de la chaîne logistique sont **d'ores et déjà mobilisés pour réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises**. Il faut d'abord préciser, comme le rappelle justement France Logistique dans sa contribution écrite, que **l'économie des ressources est au cœur des métiers du transport de marchandises et de la logistique**. La valeur ajoutée de ces métiers repose en effet sur « leurs capacités à optimiser les mouvements et donc réduire leurs impacts en m² et en km. »¹

D'une part, s'agissant des **émissions de polluants atmosphériques, l'entrée en vigueur de normes « Euro »² de plus en plus strictes conduit les**

¹ Réponse de France Logistique au questionnaire de la mission d'information.

² La Norme Euro a été introduite en 1988 par l'Union européenne pour les véhicules lourds (norme Euro 0 à VI), dans l'objectif de limiter les émissions de polluants (NOx, CO, HC et particules fines) liées aux transports routiers. Elle fixe des normes de plus en plus contraignantes pour les constructeurs, qui sont dans l'obligation de mettre sur le marché des véhicules moins polluants. Tous les véhicules neufs doivent désormais être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009.

transporteurs à s'équiper de véhicules moins polluants à l'occasion du renouvellement de leur parc.

D'après la FNTR, deux points illustrent la volonté des transporteurs de réduire leur impact environnemental :

- la consommation de carburant a diminué de 9 % en 10 ans ;
- les transporteurs routiers sont de plus en plus nombreux à s'orienter vers des motorisations alternatives (gaz naturel véhicules [GNV] et biocarburants)¹.

D'autre part, en ce qui concerne les **émissions de gaz à effet de serre**, le programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE) permet aux transporteurs de marchandises (dispositif « **Objectif CO₂** »), chargeurs (dispositif « **Fret 21** ») et aux commissionnaires de transport (dispositif « **EVCOM** ») de s'engager pour agir durablement sur leur impact environnemental et valoriser leur performance énergétique. Après une auto-évaluation et un diagnostic, l'entreprise établit un plan d'action personnalisé avec l'aide d'un chargé de mission régional et signe une charte d'engagements pour 3 ans². Cette démarche va dans le bon sens : d'après le bilan du programme EVE 2018-2020, ce dispositif a permis de sensibiliser près de 4 000 entreprises, parmi lesquelles 946 se sont engagées³. Le gain global est estimé à une réduction de 829 000 tonnes de CO₂ chaque année.

Ces efforts doivent néanmoins être poursuivis et amplifiés pour atteindre l'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici à 2050 fixé à l'article 73 de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

¹ Néanmoins, ce choix reste pour l'heure marginal : le GNV, qui est la motorisation alternative la plus fréquemment utilisée, représente seulement 0,6 % du parc d'après la DGITM.

² Réponses de l'Ademe au questionnaire de la mission d'information.

³ Les engagements de réduction d'émissions de gaz à effet de serre sont de 8,22 % en moyenne.

II. LES PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION

Les travaux de la mission d'information ont permis de constater que :

- le transport de marchandises est l'**angle mort des politiques de mobilité** ;

- et que sa **décarbonation** est une problématique complexe qui ne peut appeler une réponse unique, mais doit jouer sur un **ensemble de leviers**.

C'est pourquoi **4 axes complémentaires de recommandations méritent d'être formulés**.

A. MASSIFIER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SANS OPPOSER LES MODES

1. Les nombreux atouts des modes ferroviaire et fluvial à exploiter

Favorable à un rééquilibrage, mais lucide sur la difficulté d'y parvenir, la mission constate que rien n'a jusqu'ici véritablement réussi, en France, à endiguer la progression du transport routier de marchandises qui reste, aux yeux des chargeurs et de leurs clients, globalement plus rapide, plus ponctuel et moins cher que le fret ferroviaire ou fluvial.

Loin de vouloir opposer les modes entre eux, la mission d'information considère au contraire qu'il est nécessaire **de tirer le meilleur parti de leur complémentarité et de leur valeur ajoutée**. Aussi un **développement du recours au fret ferroviaire et au fret fluvial est-il souhaitable, en particulier pour les trajets de longue distance** (de plus de 400 kilomètres), pour lesquels ces modes sont souvent les plus pertinents.

Le rail comme la voie d'eau présentent en effet de **nombreux atouts**.

D'abord, les **réseaux** ferroviaire et fluvial sont particulièrement **étendus**. La France possède en effet le deuxième plus grand réseau ferroviaire européen, après l'Allemagne, avec plus de 28 000 kilomètres de lignes exploitées et le plus grand réseau fluvial d'Europe, avec 8 500 kilomètres de voies navigables¹ (dont seulement 2 000 kilomètres de voies à grand gabarit).

Il s'agit ensuite de modes **particulièrement peu émetteurs du point de vue environnemental**, compte tenu de leur capacité : **un train équivaut à 40 poids lourds et une barge à 125 poids lourds**. En outre, s'agissant des **émissions de GES, le transport fluvial émet jusqu'à 5 fois moins de CO₂**

¹ Pour autant, comme le rappelle *Entreprises Fluviales de France (E2F)*, « présenter comme un atout et une référence le fait d'avoir un réseau navigable français présentant la longueur la plus importante d'Europe n'a pas de sens en l'état de la structuration de notre réseau. »

que le **transport routier** d'après VNF, avec une moyenne de 8,8 à 34,7 grammes de CO₂ par tonne-kilomètre transportée selon le type de bateau, le chargement et la voie navigable empruntée¹. Ainsi, selon Entreprises fluviales de France (E2F), « l'utilisation du transport fluvial permet d'éviter le rejet de 500 000 tonnes de CO₂ chaque année ». D'après l'alliance Fret ferroviaire français du futur (4F), le **fret ferroviaire émet quant à lui 9 fois moins de CO₂ par tonne transportée**². Le fret ferroviaire émet également huit fois moins de **particules nocives** que le transport routier.

Au total, VNF estime que les **coûts externes globaux pour la société** (nuisances sonores, accidentologie³...) sont 2 à 4 fois moins élevés pour chaque tonne transportée sur un kilomètre par une barge que par un poids lourd. Quant au train, s'il est plus bruyant⁴ que son équivalent routier (1 train émet autant de bruit que 40 poids lourds), il est en revanche moins source d'accidents, de congestions et d'émissions polluantes (si le train est électrique), comme le montre le tableau ci-dessous, transmis par l'agence de notation financière et de labellisation du transport TK'Blue à la mission d'information :

Tableau 1 : Résultats calculés à partir des coûts fournis par le rapport de CE-Delft RICARDO-AEA 2014

Mode de transport	Tonnage moyen	Coûts en c€/km					
		Énergie	Bruit	Congestion	Accident	Pollution de l'air	Changement climatique Amon-Aval
40 Poids Lourd (40T PTAC)	12,5t	Diesel Euro V	20	210	40	75	360
		Diesel Euro VI	20	210	40	63	330
1 Train	500t	Diesel <2007	45	20	10	300	185
		Diesel Phase III B	45	20	10	85	185
		Électrique	45	20	10	40	15

Source : contribution écrite de TK'Blue Agency

En outre, le **transport fluvial** est un mode **non saturé**⁵ : VNF estime qu'il est possible de tripler, voire quadrupler le transport de marchandises sur les axes Seine et Rhône-Saône, sans modifier les caractéristiques des ouvrages existants. Il permet en outre d'acheminer les marchandises jusque

¹ Réponse de VNF au questionnaire de la mission d'information.

² Le fret ferroviaire est « électrique à 80 % ».

³ Le taux d'accidentologie du mode fluvial est le plus bas de tous les modes de transport. Le vol de marchandises et leur dégradation sont réduits.

⁴ TK'Blue Agency précise néanmoins que des solutions technologiques telles que des semelles ferroviaires permettent de réduire de façon substantielle les effets du bruit.

⁵ L'Ademe estime que le réseau fluvial n'est actuellement utilisé qu'à 57 % de sa capacité, que ce soit pour le transport de marchandises ou de passagers, ce qui le distingue des infrastructures routières caractérisées par une saturation plus importante.

dans le cœur des villes, comme en témoignent les exemples de l'enseigne Franprix dont les magasins parisiens sont livrés par la Seine et de la plateforme logistique Fischerstaden à Strasbourg, qui permet de transporter vers le centre-ville les marchandises depuis les environs (port autonome de Strasbourg et communes voisines). D'autres exemples montrent que le recours au mode fluvial pour le transport de marchandises n'est pas qu'incantatoire. Ainsi, IKEA a indiqué à la mission expérimenter depuis 2 ans le préacheminement par la Seine des livraisons vers Paris *intra-muros* depuis son dépôt logistique de Gennevilliers, en partenariat avec HAROPA¹.

Quant au **fret ferroviaire**, d'après l'étude réalisée par le cabinet Altermind pour l'alliance 4F, le **doublage de sa part modale**² (de 9 à 18 %) permettrait d'**éviter entre 16 et 30 milliards d'euros d'externalités négatives** sur la période 2021-2040 (bruit, congestion, CO₂, pollution de l'air, accidents...)³.

2. Faire du fret fluvial et ferroviaire une partie intégrante de la stratégie de décarbonation du transport de marchandises

Malgré ces nombreux atouts, et comme décrit précédemment, **les frets ferroviaire et fluvial peinent à se développer, en dépit des nombreux « plans de relance » dont ils ont fait l'objet ces dernières années.**

La mission d'information appelle à faire du transport fluvial et du transport ferroviaire une **partie intégrante de la stratégie de décarbonation du transport de marchandises**. Pour cela, il apparaît essentiel d'encourager le recours à la voie d'eau et au fer pour le fret à travers **plusieurs leviers**.

a) Soutenir la régénération et le développement des réseaux ferroviaire et fluvial

De nombreux **rapports** font état du sous-investissement chronique en matière de rénovation des réseaux ferroviaire et fluvial :

- s'agissant du **réseau ferroviaire**, le rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne de septembre 2012 a mis en lumière sa dégradation⁴. Cette problématique reste malheureusement d'actualité. Ainsi, lors d'une table ronde organisée par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat pour lancer les travaux de la mission d'information, Mme Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau,

¹ Réponse d'IKEA au questionnaire de la mission d'information.

² cf. Annexe I.

³ Altermind, Les co-bénéfices du fret ferroviaire - Éléments d'évaluation et propositions, Rapport pour l'Alliance Fret ferroviaire français pour le futur, juin 2020.

⁴ Yves Putallaz et Panos Tzieropoulos, École polytechnique fédérale de Lausanne, septembre 2012, Audit sur l'état du réseau (Audit Rivier).

indiquait : « Il manque aujourd'hui un milliard d'euros par rapport au besoin d'investissements sur la totalité du réseau, y compris les lignes capillaires évoquées. Aujourd'hui, ce milliard d'euros n'est pas là. »¹ Au total, et en prenant en compte les aides à l'exploitation, la régénération, le développement du réseau et le soutien à l'activité, l'association Réseau action climat estime en outre que 1,5 milliard d'euros sont nécessaires annuellement pour la relance du fret ferroviaire.

L'état du **réseau capillaire**, et en particulier des voies empruntées pour **l'acheminement des récoltes depuis ou vers les silos céréaliers**, est particulièrement préoccupant, comme le relevait M. Michel Vaspert dans son rapport sur la gouvernance et la performance des ports maritimes français². La part du ferroviaire dans l'acheminement des récoltes céréaliers vers les places portuaires connaît une baisse tendancielle, comme l'ont relevé les représentants de la société Axéreal devant la mission d'information ;

- en ce qui concerne le **réseau des voies navigables**, l'audit réalisé par le cabinet MENSIA relevait en 2017 une **tendance à la dégradation de l'état du patrimoine** préjudiciable au développement du transport fluvial. Le plan de relance fluvial, mis en œuvre en 2021 et 2022 prévoit, à l'horizon 2030, de consacrer plus de 3 milliards d'euros aux infrastructures fluviales. Cependant, il convient d'éviter les politiques de « *stop and go* » en donnant de la visibilité à long terme au secteur fluvial. De ce point de vue, la finalisation du contrat d'objectif et de performance (COP), validé le 10 mars 2021 par le conseil d'administration de VNF, est la bienvenue, permettant de mettre en œuvre une approche générale et à long terme d'investissement et de gestion du réseau fluvial³.

¹ Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, 9 décembre 2020, Audition de MM. Franck Agogué-Escaré, adjoint au directeur des services de transports - direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (ministère de la transition écologique), Frédéric Delorme, président du pôle TFMM - Fret SNCF, membre de l'Alliance 4F, Raphaël Doutrebente, directeur général d'Europorte, membre de l'Alliance 4F, et Mme Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau.

² Rapport d'information n° 580 (2019-2020) de M. Michel Vaspert, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 1er juillet 2020.

³ D'après VNF, cette convention vise à développer une plus grande complémentarité opérationnelle entre ces modes alternatifs (cartographie des complémentarités entre les deux modes pour les flux existants et potentiels, construction et valorisation d'un réseau de plateformes trimodales, développement d'une offre commerciale fer/voie d'eau, partage des arrêts programmés ou imprévisibles de circulation afin de proposer des solutions de substitution d'un mode vis-à-vis de l'autre, actions de promotion et de prospection communes auprès des chargeurs, logisticiens et fédérations professionnelles).

La mission d'information souligne que la première condition du « décollage » du fret ferroviaire et fluvial est **l'amélioration des infrastructures qui leur sont dédiées**. Elle recommande au Gouvernement de procéder à des investissements massifs dans la **régénération et le développement des réseaux ferroviaire et fluvial**. La mission souscrit ainsi à la proposition n° 18 de 4F, qui vise à développer les investissements capacitaires dans le réseau stratégique de fret ferroviaire, en investissant 10,5 milliards d'euros d'ici 2030¹.

S'agissant du transport fluvial, l'un des principaux leviers de développement identifiés par VNF est le **développement du réseau grand gabarit**. Un exemple du potentiel du grand gabarit est le Canal Seine-Nord Europe (CSNE), qui permettrait de réduire les coûts de manière significative. Ainsi l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du Canal indique-t-elle que le grand gabarit afficherait un coût de 17 euros par tonne avec pré et post-acheminement, contre environ 25 euros par tonne pour le petit gabarit. Selon la société du CSNE, l'itinéraire Moislains-Rouen passerait de 12 euros la tonne aujourd'hui à 7,5 euros la tonne.

Des **investissements ciblés** doivent également porter sur les accès aux ports maritimes, qui sont les principales portes d'entrée du commerce international. L'Union nationale des industries de la manutention (UNIM) relève en effet que « *faciliter le report modal reste le levier essentiel de la réduction de l'empreinte de la chaîne logistique maritime et portuaire* »².

PROPOSITION N° 1 : Lancer un plan d'investissement massif de régénération et de développement des réseaux ferroviaire et fluvial ciblé vers les infrastructures les plus stratégiques en :

- amplifiant le soutien à l'entretien et à la modernisation du **réseau fluvial** prévu par le plan de relance, dans le respect de la trajectoire fixée par le contrat d'objectifs et de performance conclu entre VNF et l'État ;

- investissant annuellement 1 milliard d'euros supplémentaires dans le réseau ferroviaire.

¹ *Fret ferroviaire français du futur*, Les propositions de l'Alliance 4F pour doubler la part du marché du fret ferroviaire en 2030, 23 juin 2020.

² *Réponse de l'UNIM au questionnaire de la mission d'information*.

b) *Renforcer l'attractivité des modes ferroviaire et fluvial*

Les modes massifiés souffrent de **ruptures de charge** générant des **coûts supplémentaires de manutention** qui peuvent nuire à leur compétitivité. Le recours au transport combiné¹ implique de faire des opérations de manutention susceptibles de peser sur le coût de la prestation.

Des aides au transport combiné existent pour compenser les surcoûts liés à ces ruptures de charge. Elles ont récemment été amplifiées, par la loi de finances pour 2021. Les montants consacrés à l'« aide à la pince » sont ainsi passés de 27 à 47 millions d'euros par an.

Néanmoins, le rapport de M. Michel Vaspert « Réarmer » nos ports dans la compétition internationale² recommandait de **tripler** ces montants pour que le niveau de l'aide à la pince atteigne 80 millions d'euros, afin de rendre plus compétitifs les modes ferroviaire et fluviaux.

PROPOSITION N° 2 : Porter le montant annuel de l'« aide à la pince » à 80 millions d'euros, niveau minimal pour garantir une vraie compétitivité.

La mission considère en outre que, si une « écotaxe » venait à être mise en place dans certaines régions, il serait opportun de **prévoir des taux réduits pour les véhicules routiers qui acheminent des marchandises à destination ou en provenance d'un port intérieur ou d'une gare ferroviaire, afin de ne pas pénaliser le transport combiné rail/route et fleuve/route.**

¹ Le Groupement national des transports combinés (GNTV) définit le transport combiné comme un mode de transport de marchandises multimodal qui allie le mode routier avec le ferroviaire ou le mode routier avec le mode fluvial. Ce mode de transport utilise une Unité de Transport Intermodal (UTI), qui peut être la caisse mobile, le conteneur ou la semi-remorque. La marchandise voyage d'abord par la route pour une courte distance (préacheminement) depuis le lieu de chargement jusqu'à une plateforme de transport combiné. Après la manutention, la marchandise est acheminée par la voie ferrée ou fluviale pour son parcours principal, jusqu'à une seconde plateforme de transport combiné. Après la manutention, la marchandise reprend la route sur une courte distance (post-acheminement) pour être livrée sur sa destination finale.

² Rapport d'information n° 580 (2019-2020) de M. Michel Vaspert, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 1^{er} juillet 2020.

La directive « Eurovignette »¹, qui définit le cadre européen de la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, limite la possibilité d'appliquer des taux réduits ou des exonérations à des cas strictement limités², qui ne visent pas les véhicules utilisés pour réaliser du transport combiné. La perspective de la renégociation de la directive « Eurovignette », et *a fortiori* à l'occasion de la présidence française de l'Union européenne à venir, constitue donc une occasion à ne pas manquer pour **valoriser la situation des véhicules de transport combiné** auxquels une taxe à taux réduit pourrait être appliquée dans le cadre d'éventuelles écotaxes.

PROPOSITION N° 3 : Saisir l'opportunité de la renégociation de la directive « Eurovignette » pour soutenir les poids lourds effectuant du transport combiné (taux réduits).

Un autre levier identifié par la mission d'information pour inciter davantage les acteurs de la chaîne logistique – et notamment les chargeurs – à massifier leur transport de marchandises est celui des **marchés publics de travaux impliquant des volumes de marchandises conséquents**, afin que les personnes publiques « donnent l'exemple ». Cette possibilité est déjà ouverte par l'article 36 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte³. Toutefois, elle doit être davantage utilisée, notamment pour les marchés publics où ce report modal est le plus pertinent, comme les marchés de travaux.

PROPOSITION N° 4 : Utiliser la **commande publique** comme levier pour encourager les modes massifiés : pour l'attribution des plus gros marchés publics de travaux, renforcer la possibilité pour le pouvoir adjudicateur de se fonder sur un critère lié au recours aux modes massifiés (ferroviaire et fluvial).

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

² Son article 6 prévoit que « les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour :

a) les véhicules de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre les incendies et autres services d'urgence, des forces responsables du maintien de l'ordre ainsi que pour les véhicules d'entretien des routes ;

b) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'État membre d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission. »

³ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Une autre proposition de la mission d'information consiste à faire évoluer les opérations ouvertes aux **certificats d'économie d'énergie** (CEE) afin d'accélérer la décarbonation du transport de marchandises. L'Ademe propose par exemple d'envisager des engagements volontaires pour le secteur fluvial et maritime¹.

PROPOSITION N° 5 : Étoffer les certificats d'économie d'énergie pour y intégrer davantage le transport combiné, et notamment le recours au mode fluvial.

Les auditions conduites par la mission d'information ont également permis d'identifier des **recommandations propres au mode ferroviaire**.

D'une part, la mission appelle le Gouvernement à **publier au plus vite la stratégie pour le développement du fret ferroviaire** prévue par la loi d'orientation des mobilités², et qui devait être transmise au Parlement au plus tard le 1^{er} janvier 2021. **Pour ne pas prendre davantage de retard dans l'achèvement de l'objectif de doublement de la part modale du fer dans le transport de marchandises (pour passer de 9 à 18 % d'ici 2030, alors même que l'objectif européen est de 30 %), il est urgent de se donner les moyens de nos ambitions.** La mission estime que les volontés des acteurs politiques et économiques sont réunies pour y parvenir. Comme le souligne le GNTC, *« En 20 ans, les mentalités ont [...] changé et les chargeurs ont ainsi aujourd'hui une véritable préoccupation environnementale qui permet de croire au développement du [transport combiné] »*³.

D'autre part, la mission constate que le fret ferroviaire pâtit d'une **faible qualité de service**. D'après France Supply Chain, le rail correspond mal aux exigences de qualité des clients en termes de faisabilité et de flexibilité : *« Il n'existe pas de "plan B" avec le rail. Si un train est bloqué au fin fond de la France, pas de "chauffeur de remplacement", il faut recomposer tout le chargement du train avec une flotte de camions pour livrer à temps, ce qui représente un investissement considérable. De plus, les retards et les incidents sont nombreux, sans parler des grèves. »*

La mission est donc favorable à un **renforcement des critères de performance et de qualité de service offerts aux opérateurs de fret ferroviaire dans le cadre du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État**. D'après le professeur Michel Savy, *« des critères de performance ont leur place dans ce contrat. L'Autorité de régulation des transports (ART) a montré à plusieurs reprises que ce contrat manquait de réalisme, notamment en ce qui concerne les gains de productivité et la trajectoire financière, et ne l'a pas approuvé*

¹ Réponse écrite de l'Ademe au questionnaire de la mission d'information.

² Article 178 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

³ Réponse écrite du GNTC au questionnaire de la mission d'information.

sans amendements de fond. » Le système pourrait s'inspirer du dispositif en place aux Pays-Bas, qui définit des critères précis de qualité de service pour le fret, et assortit leur réalisation (ou non-réalisation) de bonus (ou malus), afin d'améliorer la productivité de SNCF Réseau. La mission souhaite également s'assurer que SNCF Réseau ne discrimine pas le transport de marchandises par rapport au transport de personnes, ce dernier étant une activité plus rentable, et souhaite également mettre en cohérence la pratique du gestionnaire de réseau avec le discours politique favorable au fret ferroviaire.

PROPOSITION N° 6 : Faire du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État un véritable outil au service du fret ferroviaire, en définissant des critères précis assortis d'un système de bonus-malus.

Enfin, et comme l'ont souligné les représentants d'Axérial, les **modalités d'allocation des sillons par SNCF Réseau** sont particulièrement **rigides**, ce qui nuit à la compétitivité du mode ferroviaire. La mission recommande donc d'assouplir la gestion des sillons par SNCF Réseau, par exemple en **desserrant les contraintes** actuellement appliquées en termes de réservation plusieurs années à l'avance des sillons, et de pénalités en cas de non-réalisation du service par l'opérateur de fret.

PROPOSITION N° 7 : Revoir et assouplir les modalités d'allocation des sillons par SNCF Réseau, dans le but d'offrir une meilleure qualité de service aux opérateurs de fret.

c) Verdir les flottes de transport de fret ferroviaire et fluvial

Par ailleurs, convaincue de la nécessité d'appréhender la problématique du verdissement du transport de marchandises de manière globale, la mission **insiste sur le nécessaire renouvellement de la flotte fluviale et ferroviaire.**

Pour le transport fluvial de marchandises, elle recommande de supprimer le plafond de l'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de fret. Ce plafond, fixé à 100 000 euros¹, constitue une exception par rapport à d'autres États européens (Allemagne, Pays-Bas, Belgique, dans lesquels le régime d'exonération ne prévoit pas de plafond). Il s'agit là, pour E2F, « *d'une mesure qui favorise le renouvellement de la cale et en particulier l'investissement dans de*

¹ Article 238 sexies du code général des impôts.

nouvelles unités plus performantes au plan environnemental ou disposant d'une cale plus importante. »

PROPOSITION N° 8 : Renforcer le renouvellement de la flotte fluviale en **supprimant le plafond de 100 000 euros d'exonération des plus-values** réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises.

S'agissant du **fret ferroviaire**, la mission constate qu'une **locomotive diesel** datant d'avant 2007 émet plus de polluants qu'une flotte de 40 poids lourds aux normes Euro V ou VI. En outre, d'après Atmo¹, l'usure des rails, des roues, des freins, des caténaires, ainsi que le réenvol sont des sources non négligeables de particules, y compris de particules métalliques².

Ces constats amènent la mission d'information à recommander au Gouvernement la mise en place de **dispositifs incitatifs pour soutenir les investissements concourant au verdissement du transport ferroviaire** (notamment son électrification).

B. LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

1. Des cas concrets de contournements nocifs de certaines sections d'autoroutes à péage par les poids lourds

Les travaux de la mission d'information ont mis en évidence la situation particulièrement difficile des riverains qui subissent d'importantes nuisances en raison du trafic de poids lourds.

Par exemple, dans le Doubs, l'Association « Bonne Route ! » demande depuis plusieurs années l'interdiction du trafic de poids lourds³ en transit sur la route nationale 83, souvent pour éviter le péage des autoroutes A36 et A39 qu'ils pourraient emprunter. Selon les témoignages issus du terrain, « à un tel niveau de trafic, la cohabitation entre les camions et les véhicules légers est impossible et les transports scolaires subissent un risque très élevé d'accidents. Les virages obligent la quasi-totalité des poids lourds à franchir la ligne blanche, souvent par crainte de percuter un rocher »⁴.

¹ Réponse d'ATMO au questionnaire de la mission d'information.

² Atmo Auvergne-Rhône-Alpes indique ainsi que les émissions de particules PM10 d'un train effectuant du fret ferroviaire sont équivalentes aux émissions de 50 poids lourds.

³ 2 070 à 3 200 poids lourds par jour en 2019 et chaque jour ouvrable, 1,6 camion traverse chaque minute la commune de Buvilly et 3,6 celle de Micropolis.

⁴ Réponse de « Bonne Route ! » au questionnaire de la mission d'information.

Le report sur le réseau secondaire du trafic des poids lourds qui devrait normalement emprunter des autoroutes à péage préoccupe tout particulièrement les co-rapporteurs.

En **Charente**, la route nationale 10 (RN10) souffre d'un trafic incessant de poids lourds, qui pour certains choisissent de ne pas prendre l'autoroute A10 entre Poitiers et Bordeaux. Outre les dangers qu'elle présente pour la sécurité des routiers eux-mêmes qui circulent sur des **voies non calibrées pour un tel volume de trafic**, cette situation affecte véritablement le quotidien des administrés (riverains et automobilistes). La rapporteure, Mme Nicole Bonnefoy, a lancé une pétition « Stop aux poids lourds sur la RN10 », signée par près de 8 000 personnes. D'après cette pétition, la circulation de près de 10 000 camions chaque jour sur cette route serait responsable de **l'augmentation de la pollution atmosphérique** observée sur le territoire de la communauté de communes de Val de Charente, d'une part, et d'une forte insécurité, d'autre part. Le 15 avril 2021, un conducteur a perdu la vie sur la RN10 à cause d'un poids lourd arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence afin de permettre à son conducteur d'observer son temps de pause réglementaire.

Le **Cher** est également concerné par cette problématique ; ce département étant situé au centre du territoire national, le trafic de transit y est important. Ainsi, sur la RD2076, les **poids lourds** représentent **environ 50 % du trafic sur certains tronçons**. D'après les indications fournies par la préfecture du Cher, plusieurs points noirs de circulation existent sur le réseau principal et des communes font régulièrement part de leur souhait de voir être mis en place des contournements.

2. Le cadre juridique actuel et la jurisprudence rendent la prise d'arrêté d'interdiction de circulation de poids lourds particulièrement complexe à mettre en œuvre.

Jusqu'à présent, les dispositions en vigueur du code général des collectivités territoriales et du code de la route n'ont pas pu servir de socle législatif suffisamment solide, aux yeux du juge administratif et des administrations d'État attentives à la jurisprudence traditionnelle, pour imposer à certains poids lourds de ne plus contourner les péages autoroutiers en empruntant le réseau secondaire. La principale explication est la place prééminente qui a été jusqu'à présent accordée à la **liberté de circulation des marchandises** dans l'interprétation de notre droit.

Ainsi le juge administratif exige-t-il des arrêtés préfectoraux et des mesures « anti-contournement des autoroutes » sur le réseau secondaire national d'être motivés par des circonstances particulièrement convaincantes pour justifier une dérogation au principe de liberté d'aller et venir. La pratique témoigne de la difficulté de la tâche : la préfecture du Cher a ainsi indiqué que « *les prérequis à la prise d'un arrêté sont tellement importants*

(près de 10 ans d'instruction pour celui pris en 2018) que l'effet dissuasif est plus efficace que le recours lui-même. »

En outre, les arrêtés pris afin de restreindre la circulation de poids lourds sur certaines voies nationales ou départementales en raison des nuisances engendrées par leur circulation ne font pas l'objet d'un recensement national. Les retours d'expérience exhaustifs sur cette question apparaissent à cet égard primordiaux.

Le pouvoir de police de la circulation et la régulation du trafic des poids lourds

L'autorité de police de la circulation en agglomération, sur l'ensemble des voies, y compris départementales et nationales, **est le maire**, en vertu de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), sauf cas particulier dans certaines métropoles.

Cependant, **la liberté du maire** en matière de police de la circulation en agglomération **reste encadrée dans certains cas**. Il en va ainsi lorsque la mesure concerne une route à grande circulation. Le préfet doit alors rendre son avis en application de l'article R. 411-8 du code de la route. Il s'agit cependant d'un **avis simple** qui ne lie en aucune façon le maire, lequel commettrait une erreur de droit en s'estimant soumis par un avis éventuellement défavorable.

En revanche, lorsque le champ d'application de la mesure de police **excède le territoire de la commune**, c'est le préfet qui dispose de cette compétence, dans les conditions prévues à l'article L. 2215-1 du CGCT. La question de savoir si une mesure de restriction de circulation implique d'étendre la mesure de police au territoire d'une commune voisine relève de l'appréciation concrète de chaque situation et de l'itinéraire de substitution.

Le péage n'est pas incompatible avec l'exercice normal de la liberté d'aller et venir, sous réserve que les poids lourds continuent à pouvoir desservir les établissements situés sur l'itinéraire. Cependant, le fait de devoir payer une redevance d'usage constitue une aggravation des contraintes pesant sur les transporteurs, ce qui est susceptible de modifier, dans un sens défavorable, l'équilibre évoqué entre la justification de la mesure et le degré de contraintes qui en découlent. En cas de contentieux, le juge vérifie en effet que l'autorité administrative n'a pas pris une mesure disproportionnée au regard des nécessités de la sécurité et de la sûreté de la circulation et que la décision est la moins rigoureuse parmi toutes les mesures envisageables qui seraient efficaces pour atteindre l'objectif qui la justifie. Enfin, les prescriptions de police de la circulation sont **obligatoirement motivées**.

En pratique, l'Association des maires de France (AMF) dans sa contribution écrite adressée à la mission sénatoriale fournit cependant des exemples jurisprudentiels qui illustrent la complexité pour un maire de réguler le trafic de poids lourds. Le juge a ainsi écarté le motif tiré de la « *nécessité de concilier l'intérêt du commerce et celui des riverains* » tandis que l'invocation d'un trafic routier « *facteur d'insécurité et de gêne permanentes* » semble plus acceptable, mais le juge examine alors les caractéristiques du nouvel itinéraire proposé.

Les pouvoirs du préfet **sur les routes à grande circulation** ne font pas obstacle à l'application immédiate des mesures de police que le **maire** juge nécessaires de prendre en **cas d'urgence, de sinistres ou de périls imminents**.

Ainsi, le Conseil d'État a jugé conformes des arrêtés municipaux :

- interdisant la circulation sur la route nationale traversant l'agglomération aux camions de plus de 6 tonnes avec des exceptions permettant la **desserte locale**¹ ;

- justifiés par le souci d'assurer, à l'intérieur de la ville, la **tranquillité publique des riverains et la sécurité du passage sur les voies publiques**, ne présentant pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés s'ils peuvent aisément **contourner l'agglomération, même si la déviation autoroutière les oblige à acquitter un péage**. L'atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie ou à la liberté de circulation n'a pas été jugée excessive².

En sens inverse, l'interdiction de la circulation des poids lourds sur un chemin rural a été jugée disproportionnée, car il n'était pas démontré que l'accès du **seul véhicule d'une entreprise à une carrière** dont elle souhaitait reprendre l'activité s'avérerait dangereux pour la sécurité publique. Le juge administratif tient également compte des mesures alternatives envisageables, comme l'installation de panneaux de signalisation ou de ralentisseurs, et de l'absence d'accidents sur le chemin³.

À l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur le domaine public routier communal et intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation (art. L. 2213-1 du CGCT).

Sur les autoroutes, en revanche, la police de la circulation est exercée par le seul **préfet** du département (art. R. 411-9 du code de la route), avec lequel il convient de se concerter lorsqu'un arrêté concerne une route d'accès à une autoroute.

Concrètement, la mission a relevé **deux exemples d'arrêtés en vigueur interdisant la circulation de poids lourds sur certaines portions de routes** :

- depuis fin 2018, un arrêté du Conseil départemental du Cher est en vigueur, interdisant l'emprunt d'une portion de route départementale, et complété par des arrêtés secondaires afin d'éviter le cabotage ou le report de ces véhicules sur des routes de plus petit gabarit. Les habitants ressentent les effets positifs de cette interdiction, mais constatent tout de même que le trafic local de poids lourds, toujours autorisé, reste important. Cet arrêté du

¹ Conseil d'État, 13 juin 1979, req n° 05 767.

² Conseil d'État, 1^{er} février 1978, Coing ; Conseil d'État, 14 novembre 1980, société des transports André Coing.

³ Cour administrative d'appel de Marseille, 24 octobre 2014, Commune de Lorgues c/SAS Transports Jean-Louis, n° 13MA02 766)

Conseil départemental ne semble pas avoir été attaqué au contentieux.

- Dans le Gers, un arrêté du président du conseil départemental du 7 janvier 2021 interdit la circulation des véhicules de plus de 19 tonnes en transit sur certaines portions des routes départementales 931 et 924. L'association « Gascogne sans poids lourds » revendiquait une telle mesure depuis plusieurs années.

Néanmoins, il apparaît que les motifs qui justifient la prise de tels textes sont considérables et peuvent avoir un effet tout aussi dissuasif que le risque contentieux. En particulier, la négociation sur la définition des trafics locaux *versus* trafics de transit est longue, conduit généralement à retenir une définition large du trafic local, les acteurs ne souhaitant pas que les restrictions de circulation pèsent sur l'économie locale. Au total, un trafic résiduel dit local reste permis et relativise l'intérêt de l'interdiction¹.

3. Les recommandations pour désengorger les « itinéraires de fuite »

La majorité² des poids lourds emprunte l'autoroute qui leur offre un réseau structuré, canalisé et fluide et des services aménagés³. Demeurent toutefois des « *itinéraires de fuite* »⁴, qui doivent désormais faire l'objet d'un traitement particulier plus rigoureux.

Dans l'immédiat, et sans préjuger de l'opportunité de mettre en place à moyen terme de nouveaux dispositifs incitatifs comme les écotaxes – envisagés par l'article 32 du projet de loi « climat et résilience » – la mission d'information préconise donc plusieurs mesures de sauvegarde, pour préserver la santé et la sécurité de certains riverains – en zones rurales notamment – et réduire les émissions de GES.

Tout d'abord, compte tenu de la **complexité pour un maire de réguler le trafic de poids lourds circulant dans sa commune**, la mission recommande de **rédiger une circulaire** visant à en expliciter les modalités et à rappeler la jurisprudence en la matière. Cette circulaire pourrait être

¹ Réponse écrite de la préfecture du Cher au questionnaire de la mission d'information.

² L'OTRE a souligné qu'environ 76 % du trafic de poids lourds est réalisé sur le réseau autoroutier.

³ Les autoroutes présentent d'importants avantages, comme le rappellent les groupes APRR/AREA, Sanef et Vinci dans leurs réponses au questionnaire de la mission d'information : une sécurité routière renforcée (chaussées à voies séparées, absence de piétons et de cyclistes), le fait que les nuisances liées au stationnement (déchets, bruit des camions...) sont concentrées et éloignées des habitations, des voiries adaptées au flux de camions, la présence de services autoroutiers pour les chauffeurs, et une protection acoustique grâce aux murs anti-bruit. D'autre part, les émissions de CO₂ liées à la circulation de poids lourds sont moins importantes sur l'autoroute que sur d'autres types de voies puisque les camions roulent sans s'arrêter et que l'autoroute implique une conduite minimisant les accélérations et les décélérations.

⁴ Le groupe APRR/AREA indique avoir identifié, sur son réseau, une vingtaine de sections où la fuite est significative et où les élus et riverains se plaignent de manière récurrente.

co-signé par les ministres de l'Intérieur, de la transition écologique et des Transports.

PROPOSITION N° 9 : Informer les maires du cadre juridique et de la jurisprudence en matière de régulation du trafic de poids lourds qui traversent leur commune par la rédaction d'une circulaire.

En outre, il est fondamental, dans un premier temps, d'**identifier précisément et de recenser, au niveau national, les « points noirs » ou les « itinéraires de fuite » les plus problématiques**. La mission propose donc l'édiction d'un arrêté conjoint par les ministères chargés des transports et de l'intérieur.

PROPOSITION N° 10 : Cartographier les principaux « itinéraires de fuite » par arrêté.

À partir de cette cartographie, la mission propose de prévoir que, pour chacune de ces situations, le **préfet doit réunir, d'ici le 1^{er} janvier 2023, les principales parties prenantes** (élus locaux, riverains, transporteurs...) afin de déterminer un **plan d'actions visant à réduire les nuisances liées au transport routier de marchandises**. Ces mesures pourront notamment porter sur des interdictions de circulation sur certains tronçons ou encore sur des limitations de vitesse (susceptibles de concourir à rendre les routes nationales ou départementales moins compétitives par rapport à l'autoroute).

PROPOSITION N° 11 : Engager avant le 1^{er} janvier 2023, dans les territoires des itinéraires de fuite, une consultation des acteurs concernés (élus locaux, riverains, transporteurs) sous l'égide du préfet, pour trouver sur le terrain les leviers de réduction des nuisances générées par le transport routier de marchandises (interdictions de circulation, limitation de vitesse...).

Dans le cas où les acteurs concernés ne parviendraient pas à parvenir à des propositions permettant de réduire considérablement les nuisances liées au transport routier de marchandises, la mission propose de prévoir une **obligation** de mettre en place, d'ici le **1^{er} janvier 2024**, des « **zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises** » (ZRN), dont le cadre juridique s'inspirerait du modèle des **ZFE-m**.

Les rapporteurs considèrent que les ZFE-m, fondées sur le dépassement régulier des seuils de pollution de l'air, conviennent aux zones urbaines et aux grandes agglomérations, mais sont peu adaptées à la réalité rurale. Dans ces conditions, il semble donc nécessaire **d'expérimenter des solutions locales d'effet équivalent**. De plus, avec la mise en place des ZFE-m, la protection de certaines agglomérations a justifié un aménagement de la liberté de circulation des poids lourds. Il convient de franchir une nouvelle étape. La volonté du législateur et les **avancées constitutionnelles environnementales** justifient désormais de répondre efficacement aux attentes légitimes de certains riverains de la ruralité confrontés à d'importantes nuisances environnementales.

La création de zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises (ZRN) pourrait reposer sur un **ensemble de critères « objectivables » : non seulement les dépassements des seuils en matière de qualité de l'air, mais aussi les émissions de gaz à effet de serre, l'insécurité routière, les nuisances sonores et la congestion**.

Leur instauration serait obligatoire dans les zones identifiées par l'arrêté cité *supra* si la consultation réalisée sous l'égide du préfet d'ici 2023 échoue à définir des mesures de réduction des nuisances. Pour les routes nationales concernées, les ZRN seraient délimitées par un arrêté du préfet¹ fixant des mesures de restriction de circulation et déterminant les catégories de poids lourds concernés.

PROPOSITION N° 12 :. Mettre en place, d'ici le 1^{er} janvier 2024, des « zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises » (ZRN) sur le modèle des ZFE-m, dans les territoires des itinéraires de fuite qui n'auraient pas réussi à établir des propositions permettant la réduction des nuisances dans le cadre de la consultation des acteurs prévue dans la proposition n° 11.

Outre ce cadre juridique renouvelé, la mission considère que la diffusion, sur l'ensemble des logiciels de géolocalisation, d'indications sur la **nécessité d'emprunter les portions d'autoroutes à péage pour éviter des réseaux secondaires saturés et nocifs pour les riverains apparait hautement souhaitable**. En tout état de cause, les arrêtés d'interdiction de circulation doivent obligatoirement y figurer, sans quoi l'information fournie n'est pas totale ni conforme à notre droit.

D'après Transics², qui fournit des systèmes de navigation aux poids lourds, « *cette option est quasiment présente chez l'ensemble des fournisseurs. C'est une option payante, car elle demande une mise à disposition des informations en*

¹ Avec l'accord du président du Conseil départemental et des maires des territoires concernés.

² Réponse de Transics au questionnaire de la mission d'information.

temps réel [...] Nous constatons que chez nos clients qui ont cette option certains conducteurs ne l'utilisent pas, ils choisissent leur propre itinéraire ». L'enrichissement de ces plateformes de guidage nécessite *a minima* une concertation avec ses gestionnaires assortie, le cas échéant, d'une intervention législative pour que l'impératif de santé des riverains et de limitation d'émissions soit mieux pris en considération.

Néanmoins, et comme le souligne Transics, il convient de **veiller à ce qu'une telle obligation ne conduise pas les transporteurs à développer des stratégies d'évitement en se détournant des systèmes de navigation spécifiquement développés pour les poids lourds¹** pour avoir recours à des systèmes de navigation pour véhicules légers qui ne prennent pas en compte de telles contraintes. En effet, et comme l'a souligné Google Maps dans sa réponse écrite, « *à l'heure actuelle, Google Maps affiche des itinéraires destinés aux voitures et n'est pas en capacité de déterminer le type de véhicule utilisé par un utilisateur pour lui afficher les restrictions correspondant à sa catégorie de véhicule* »².

PROPOSITION N° 13 : Faire des services de géolocalisation des partenaires pour lutter contre les nuisances en rendant obligatoire la prise en compte des arrêtés d'interdiction de circulation des poids lourds pris par les maires.

En outre, il convient de **rendre plus dissuasives les sanctions en cas de non-respect des arrêtés d'interdiction de circulation pris par l'autorité compétente en matière de police de la circulation**. Selon le type de voirie concernée et sa localisation – en ou hors agglomération –, ces arrêtés sont pris par le maire, le président de la communauté de communes ou d'agglomération, le président du conseil départemental ou le préfet.

En cas de non-respect de ces arrêtés, la sanction prévue à l'article R. 411-17 du code de la route est une amende de quatrième ou de cinquième³ classe assortie d'une éventuelle immobilisation du véhicule. Leur non-respect pourrait être davantage sanctionné afin de donner un caractère plus dissuasif au non-respect de la mesure.

Au-delà du **renforcement des sanctions liées au non-respect des arrêtés**, il convient plus globalement de **renforcer d'une part le nombre de contrôles effectués sur les poids lourds, afin de lutter contre certaines pratiques illégales et dangereuses** (non-respect du temps de repos réglementaire, excès de vitesse...). La préfecture du Cher a ainsi indiqué qu'en 5 ans, pour environ 9 000 poids lourds contrôlés, 1 461 infractions

¹ Les systèmes de navigation ne sont pas obligatoires d'après Transics.

² Réponse de Google Maps au questionnaire de la mission d'information.

³ Lorsque l'interdiction concerne une route ou une portion de route ne permettant pas d'éviter une descente dangereuse ou un tunnel.

avaient été relevées, dont 1 303 liées aux conditions de travail dans les transports. D'autre part, il est nécessaire de renforcer les amendes prévues en cas d'infraction. Les acteurs sur le terrain constatent que **ces amendes ne sont pas suffisamment dissuasives**. La mission d'information préconise de renforcer ces sanctions en allant au-delà des montants de contraventions prévus.

PROPOSITION N° 14 : Renforcer l'arsenal existant pour assurer le respect de la réglementation des poids lourds, par une augmentation des contrôles et des sanctions.

Enfin, la mission d'information relève que **l'écotaxe peut présenter des avantages pour inciter les poids lourds à emprunter l'autoroute plutôt que des voies nationales ou départementales qui ne sont pas appropriées à un trafic massif de camions**.

En bonne logique, comme l'ont confirmé les auditions d'élus locaux, la création d'une écotaxe dont le montant serait aligné ou proche de la redevance payée aux péages contournés réduirait les tentations de contournement. La préfecture du Cher a ainsi indiqué que « *pour être efficace, une interdiction ne doit pas ressortir du règlement, mais plutôt du calcul économique du transporteur* ». Cependant, les sociétés d'autoroutes font observer que l'écart de services entre réseau concédé et réseau secondaire serait alors difficile à justifier.

C. SURMONTER LES DIVERGENCES ET INCERTITUDES RELATIVES À LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Comme le relève très justement le professeur Michel Savy, « *la route est à la fois le principal problème et la principale solution : c'est dans le mode routier (pour les marchandises comme pour les voyageurs) que sont les principales marges de progrès, ce qui ne doit pas conduire à négliger les autres modes ni à renoncer aux transferts modaux quand ils sont techniquement et économiquement pertinents.* » Dans l'hypothèse du doublement des parts modales respectives du fer et du fleuve, le **transport routier demeurerait malgré tout majoritaire**, et conserverait une part modale proche des 75 %. Responsable d'une grande majorité des émissions du transport de marchandises en France, le **transport routier représente la pierre angulaire de toute politique de décarbonation**.

La mission d'information a identifié **quatre principaux leviers** permettant **d'accélérer la décarbonation du transport routier de marchandises**.

1. Premier levier : agir sur les motorisations du parc de poids lourds

a) Un parc de poids lourds constitué à 99 % de véhicules à motorisation gazole

Au 1^{er} janvier 2020, le parc français de poids lourds affecté au transport de marchandises (donc hors autocars) était composé de **522 680 véhicules**, dont 305 320 camions et 217 360 tracteurs routiers¹.

La très grande majorité de ce parc est constituée de véhicules à motorisations gazole (99,3 %), le GNV étant la motorisation « alternative » la plus fréquemment utilisée². Les objectifs de parts de marché des véhicules à faibles émissions fixés par la programmation pluriannuelle de l'énergie et la SNBC pour 2023 sont de 1 % de véhicules électriques et 12 % de véhicules au bioGNV³.

Comme évoqué précédemment, l'évaluation de la performance environnementale des véhicules en matière de pollution nocive à la santé s'effectue au regard de la norme Euro, qui détermine des seuils maximaux des émissions nocives à la santé et à l'environnement. La norme Euro ne prend pas en compte les émissions de gaz à effet de serre ; si les nouveaux véhicules ont tendance à être davantage économes, notamment au regard des objectifs imposés par l'Union européenne aux constructeurs⁴, il s'agit d'un **indicateur imparfait** de l'impact climatique des poids lourds.

De nouvelles normes plus strictes étant créées périodiquement, une norme Euro plus élevée indique un moindre impact environnemental, la plus récente étant la norme **Euro VI**. Cette dernière se déploie rapidement et représentait au 1^{er} janvier 2020 **47 % des poids lourds contre 39,5 % l'année précédente**. La norme Euro V représente encore 18 % du parc ; s'agissant des normes inférieures, elles déclinent fortement : 10 % du parc est en Euro IV, 11,7 % en Euro III et 12,4 % respectent une norme égale ou inférieure à l'Euro II. Des négociations sont en cours pour définir la future norme Euro VII.

¹ En prenant en compte les véhicules automoteurs spécialement aménagés pour le transport de personnes (VASP), le parc roulant de poids lourds français s'établit à **601 040 véhicules au 1^{er} janvier 2020**.

² 0,6 % du parc, soit 3 180 véhicules d'après la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

³ Les objectifs pour 2028 sont de 5,6 % de véhicules électriques et 21 % de (bio) GNV et ceux pour 2050 sont de 30 % de véhicules électriques et 60 % de (bio) GNV.

⁴ Le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs impose aux constructeurs que les émissions en CO₂ des poids lourds neufs auront baissé de 15 % d'ici 2025 et 30 % d'ici 2030, par rapport au niveau de 2020.

Cette dynamique s'explique par un **renouvellement relativement rapide** du parc des véhicules de transport de marchandises : **la moitié des poids lourds a moins de 6 ans**, avec un âge médian de 3 ans pour les tracteurs routiers et de 9 ans pour les camions¹.

L'âge et la sobriété du parc dépendent également de son usage. Ainsi, le **transport pour compte d'autrui**, qui représente environ la moitié des poids lourds en circulation, se caractérise par un **parc plus récent et donc moins polluant**. Le Comité national routier (CNR) a établi que 80 % des tracteurs exploités en longue distance respectaient la norme Euro VI et que 98 % étaient au moins de niveau Euro V².

	Camions	Tracteurs routiers	VASP	Autobus	Autocars
Parc au 1 ^{er} janvier 2020	305 320	217 360	78 370	27 607	69 035
Part diesel	99%	99%	98%	79%	99%
Part GNV/gaz	0,4%	0,8%	2,0%	11,1%	0,3%
Part électrique/H2	<0,1%	<0,1%	0,1%	2,3%	0,1%

Source : Service de la donnée et des études statistiques (SDES), données provisoires.

b) Trois grandes familles de motorisations alternatives pourraient concourir à la décarbonation du parc

S'il est indéniable que le renouvellement rapide du parc a permis de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre du transport de marchandises, les rapporteurs considèrent qu'une décarbonation du transport routier à la hauteur des impératifs environnementaux ne se fera qu'à travers le **développement massif de motorisations alternatives au gazole. En effet, aujourd'hui, 99 % des poids lourds du parc français sont toujours motorisés au diesel**³.

Trois grandes familles de motorisations alternatives pourraient concourir à cet objectif de décarbonation : les motorisations à **carburants alternatifs** dont les **biocarburants**, la **motorisation électrique** et la **pile à combustible hydrogène**. La mission d'information, attentive à chacune de ces modalités, a entendu **plusieurs prises de position** concernant la **technologie qu'il s'agissait de prioriser**, tant les contraintes de coûts, de capacité et de maturité sont différentes et évoluent rapidement au fil des avancées technologiques.

¹ Réponse de la DGITM au questionnaire de la mission d'information.

² Réponse de la DGITM au questionnaire de la mission d'information.

³ Mais également une grande majorité du parc étranger roulant en France.

Les rapporteurs relèvent la nécessité d'une coordination et d'un pilotage de ces efforts par l'État, afin d'éviter le **déploiement des réseaux d'approvisionnement et de chaînes de production d'énergies concurrentes, au risque d'un grand gaspillage économique, financier, industriel, voire environnemental**. En effet, si chacune des différentes énergies alternatives peut avoir son marché pertinent, cette pertinence est propre à un segment du transport routier de marchandises (aux véhicules utilitaires légers par opposition aux poids lourds, par exemple). Il paraît donc essentiel qu'énergéticiens, constructeurs et transporteurs dressent avec l'État une **feuille de route** afin de structurer au mieux ces développements.

Dans cette perspective, une « *task-force* » **interministérielle** réunissant transporteurs, chargeurs, énergéticiens et constructeurs, a été mise en place le 15 décembre 2020 lors du comité ministériel de développement et d'innovation des transports¹, avec l'objectif de définir une vision commune, avec des jalons à court et moyen terme par type de motorisation, qui devrait être publiée avant l'été 2021². La mission regrette que les conclusions de ces travaux n'aient pas été publiées, alors même que le projet de loi « climat et résilience » prévoit des dispositions relatives à la décarbonation du transport routier de marchandises.

PROPOSITION N° 15 : Publier au plus vite la feuille de route relative à la transition du parc de poids lourds, afin de donner un maximum de visibilité aux acteurs.

• **Les biocarburants, une solution de décarbonation intéressante au potentiel néanmoins limité**

Les **biocarburants** couvrent l'ensemble des carburants produits à partir de la **biomasse**³. On en distingue plusieurs types : bioéthanol, biodiesel ou encore biogaz. Ces biocarburants présentent un intérêt indéniable en matière de décarbonation, notamment dans une **approche « du puits à la roue »**. Ainsi, l'article 29 de la directive dite « énergies renouvelables »⁴ précise que la réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des biocarburants atteint au moins 65 % à compter du 1^{er} janvier 2021. D'autres études confirment le **potentiel de décarbonation des différents biocarburants**, comme l'étude réalisée par

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20_194_bilan_Plan-Action-Climat-litteraire-5.pdf

² Par ailleurs, la filière automobile a signé, en mai 2018, un **contrat stratégique** fixant la feuille de route de la filière jusqu'à 2022. Un avenant à ce contrat a été signé en avril dernier, afin d'accompagner la filière dans sa transition énergétique et écologique.

³ Utilisés soit sous forme d'additif ou de complément aux carburants fossiles, soit comme carburants à part entière.

⁴ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

Carbone 4¹, selon laquelle le bioGNV permettrait une réduction de 80 % des émissions de GES par rapport au gaz naturel d'origine fossile. L'Ademe² a également mesuré une diminution allant jusqu'à 88 % des émissions de GES avec le carburant B100 pour des autocars, dans une approche « *du puits à la roue* ». Le gaz naturel d'origine fossile, quant à lui, ne permettrait qu'une réduction de 23 % par rapport au diesel classique, selon l'étude de Carbone 4. Il est par ailleurs soumis aux mêmes **contraintes de raréfaction progressive** des ressources fossiles que le diesel³. Certains biocarburants, comme le biométhane, permettent enfin de réduire sensiblement les nuisances sonores⁴.

Le **coût de motorisations au biocarburant est globalement comparable à celui de véhicules diesel**, avec un surcoût pour le GNV et bioGNV. Pour certains carburants comme le B100, des opérations de **retrofit** sont également possibles, pour seulement 10 % du prix initial du véhicule⁵. De plus, ces biocarburants bénéficient de taux de TICPE plus faibles que le gazole⁶. En matière d'autonomie, le constat varie selon le biocarburant. Ainsi, si la Fédération française des Producteurs d'oléagineux et de protéagineux a indiqué que le carburant B100 permettait d'avoir une autonomie équivalente à celle du gazole, ce n'est pas le cas du bioéthanol ED95, pour lequel le même volume de carburant permet de faire deux fois moins de distance qu'avec du gazole⁷.

Cependant, le développement de la filière des biocarburants est confronté à plusieurs **limites structurelles**. Plusieurs biocarburants, comme le B100 ou l'ED95, ne sont pas disponibles au grand public en station-service, mais sont dédiés aux **flottes captives**, impliquant des circuits d'approvisionnement et de remplissage spécifiques. Cela en limite la pertinence, car ce mode réduit la flexibilité des déplacements et de la recharge, qui sont un des atouts du transport routier. Par ailleurs, la production des différents biocarburants ne permet pas de satisfaire toute la demande des véhicules lourds ; il existe donc une **limite de capacité de production**. L'hypothèse de la SNBC estime en effet que seulement 10 % du parc de poids lourds neufs en 2050 roulera au biodiesel. Les sociétés productrices de biocarburant questionnées par la mission d'information confirment cette information en indiquant que leurs solutions « *n'ont pas vocation à décarboner toute la flotte de poids lourds* », mais « *s'inscrivent*

¹ Transport routier : quelles motorisations alternatives pour le climat ?, Carbone 4, novembre 2020.

² Mesures des émissions de polluants des autocars Euro 6 au gaz naturel, à l'éthanol et au diesel, Ademe, mars 2018.

³ Réponse du Shift Project au questionnaire de la mission d'information.

⁴ Réponse de négaWatt au questionnaire de la mission d'information.

⁵ Réponse de Cooperl au questionnaire de la mission d'information.

⁶ Hors modulation régionale, les taux étaient de 6,43 €/hl pour l'ED95 et 11,83 €/hl pour le B100, par rapport au plafond de 45,19 €/hl pour le gazole.

⁷ <https://www.lesechos.fr/2017/01/carburants-led95-nouvelle-alternative-au-diesel-159919>

*parfaitement dans une stratégie de diversification du mix énergétique »¹. La DGEC estime, dans le même sens, que ces carburants sont « **limités par le gisement de ressource en biomasse, qui peut également servir à la décarbonation d'autres secteurs et être en compétition avec d'autres usages.** »²*

Par ailleurs, si les biocarburants présentent des avantages en matière de décarbonation, la question de leur **impact environnemental et sanitaire**, avec l'émission de polluants atmosphériques et de particules fines, est plus délicate. Certains d'entre eux, comme le GNV, sont vertueux, avec une réduction d'émission de NOx et de particules fines³, mais pour d'autres, tels que le B100, l'Ademe a constaté une augmentation de 46 % des émissions de NOx lors de l'utilisation par rapport au diesel. Ainsi la DGEC considère-t-elle que « *les biocarburants, s'ils sont bénéfiques pour le climat, restent pour autant une **source d'énergie émettrice de polluants locaux*** ». Enfin, il s'agit également de prendre en compte d'autres impacts environnementaux que la pollution de l'air. FNE indique ainsi que la production de carburants issus d'une agriculture industrielle implique l'utilisation d'engrais chimiques, de pesticides et d'engins agricoles, néfastes pour les sols et l'eau⁴.

- **L'électrification du parc, une solution prometteuse confrontée à plusieurs obstacles techniques et économiques**

En l'espace de quelques années, l'**électrification** du parc s'est imposée comme l'une des principales pistes de décarbonation des mobilités. Si son potentiel est indéniable, l'électrification de la flotte de poids lourds est, en termes opérationnels, loin d'être une évidence.

L'intérêt de l'électrification du parc en matière de décarbonation est certain. L'étude réalisée par Carbone 4 précitée considère que le recours à une motorisation électrique peut baisser les émissions de GES de 84 % par rapport au gazole. Les bénéfices attendus sont donc évidents en comparaison de l'impact carbone d'un poids lourd classique au gazole, ou ayant recours à des biocarburants. La **faible empreinte carbone de l'électricité produite en France** provenant majoritairement du **nucléaire** ou des **énergies renouvelables explique en grande partie cet atout**.

Par ailleurs, la question de la fabrication des batteries et l'extraction des matières premières nécessaires mérite également un examen attentif. Certains acteurs ont, en effet souligné à cet égard l'augmentation du coût environnemental total susceptible d'être induit. L'Union européenne a lancé une « *alliance européenne pour la batterie* » qui vise à assurer l'autonomie européenne et la qualité environnementale des batteries. La présidente de la commission des transports et du tourisme au Parlement européen

¹ Réponse du SNPAA au questionnaire de la mission d'information.

² Réponse de la DGEC au questionnaire de la mission d'information.

³ Réponse écrite de l'AFGNV au questionnaire de la mission d'information.

⁴ Réponse de Transport & Environment au questionnaire de la mission d'information.

Mme Karima Delli a ainsi indiqué à la mission d'information que selon le commissaire Maroš Šefčovič, l'Union européenne serait en mesure de produire suffisamment de batteries pour l'industrie automobile européenne d'ici 2025.

Cependant, le marché des poids lourds électriques n'est pas, pour l'heure, d'une maturité suffisante pour une électrification immédiate du parc français.

Le **prix d'un véhicule industriel électrique**, dû en partie au manque de massification de la production, **reste bien supérieur à celui d'un camion dit « classique »**. Les **organisations professionnelles de transporteurs** ont indiqué à la mission que le prix à l'achat d'un poids lourd électrique était **cinq fois plus élevé que pour un véhicule diesel** (cf. le tableau *infra*). Les **constructeurs** évoquent quant à eux, pour les véhicules disponibles, un **surcoût de 20 % à 30 %**, sur le cycle total de vie du véhicule, en prenant en compte les aides publiques¹.

Les rapporteurs constatent **un flou sur l'écart de prix entre l'électrique et les motorisations thermiques**. La majorité des acteurs s'accordent à dire qu'en l'absence de mesures incitatives pour les véhicules électriques ou dissuasives pour les véhicules fossiles, les premiers resteront plus chers que les seconds.

Ce manque de maturité du marché de poids lourds électrique se traduit également par une **offre extrêmement limitée**. La production de **Renault Trucks**, l'un des pionniers européens en matière de camions électriques, s'établissait à **45 unités électriques en 2020**², alors que la société a vendu un total de **41 117 unités en 2020, toutes motorisations confondues**³. Si une accélération est bien sûr prévue (Renault Trucks prévoit que **10 % de ses ventes de véhicules lourds seront électriques en 2025**, puis un tiers en 2030), ce constat traduit d'importantes difficultés pour les transporteurs de recourir à l'électrification. Ces derniers soulignent l'impossibilité d'une électrification immédiate et en appellent plutôt à une aide pour effectuer une transition vers des véhicules à gaz ou à biocarburants. Cette position est également celle de certaines collectivités locales confrontées à des obligations de renouvellement des flottes : ainsi l'Association des maires de France a-t-elle indiqué que *« le retard du secteur automobile dans la production de véhicules électriques » rendait « les objectifs gouvernementaux de renouvellement des flottes impossibles à atteindre. »*⁴

Au-delà de la question de prix et de disponibilité, l'électrification ne paraît pas être, **techniquement**, une évidence à court terme pour les poids

¹ Réponse de Renault Trucks au questionnaire de la mission d'information.

² Réponse de Renault Trucks au questionnaire de la mission d'information.

³ Résultats financiers 2020 Renault Trucks

(<https://www.renault-trucks.fr/communiqués-de-presse/resultats-commerciaux-2020-renault-trucks-renforce-sa-position-de-leader.html>)

⁴ Réponse de l'AMF au questionnaire de la mission d'information.

lourds, notamment ceux appelés à effectuer les **plus longues distances**. La question de l'**autonomie des batteries** a été régulièrement évoquée au cours des travaux de la mission d'information : l'autonomie proposée est d'environ 210 km pour un modèle de 16 tonnes, ce qui restreint la pertinence des véhicules à des prestations locales ou péri-urbaines. Pour des trajets plus longs, il faudra soit attendre des avancées technologiques, soit intégrer un temps de recharge au temps de transport. Cependant, en l'état actuel de la technologie, ce temps de recharge est bien supérieur à celui d'un ravitaillement en carburant ; s'il ne s'agit pas d'un facteur rédhibitoire pour les véhicules urbains ou régionaux, qui peuvent être chargés la nuit, la question est plus problématique pour les plus long-courriers. En outre, **le poids et le volume importants des batteries**, qui vont croissant avec la capacité du poids lourd, impliquent une **perte élevée de charge utile**¹, qui limite l'efficacité économique et énergétique de la technologie. Au total, d'après l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France (Union TLF) : « *l'électrique est encore trop limité en matière d'autonomie et le poids des batteries trop pénalisant pour la charge utile (sauf à considérer des autoroutes électriques par caténaire ou au sol). Seules les énergies fossiles actuelles améliorées par des bio-carburants peuvent répondre aux besoins à court et moyen terme (moins de 10 ans).* »² Se pose enfin la question de l'impact de l'électrification des mobilités sur les capacités électriques du pays.

Électrification des mobilités et capacité électrique de la France

À l'horizon 2035, la consommation électrique totale devrait rester à peu près constante, l'arrivée de véhicules électriques étant compensée par les optimisations des consommations dans les autres secteurs. **L'arrivée à grande échelle de la mobilité électrique ne posera globalement pas de problème en termes de quantité d'énergie électrique à fournir** : selon RTE, les besoins de ces véhicules représenteront autour de 2035 un peu moins de 8 % de la demande en énergie électrique, même dans les estimations hautes du nombre de véhicules en circulation.

En revanche, des **difficultés** pourraient apparaître lors des pointes de consommation correspondant aux soirs de chassés-croisés hivernaux ou encore lors de la pointe du soir à toute période de l'année. Les pointes de consommation favorisent généralement l'utilisation d'électricité carbonée par l'importation ou par l'activation des centrales thermiques. Si la recharge du véhicule électrique se fait pendant ces pointes, elle contribuera donc aux émissions de gaz à effet de serre.

Coupler une complémentarité des solutions technologiques associées au pilotage intelligent de la charge permettrait d'assurer un accompagnement efficace du développement des énergies renouvelables (ENR) et de la mobilité électrique.

Source : réponse écrite de l'Ademe au questionnaire de la mission d'information

¹ D'environ 10 % dans le cas d'un poids lourd de 16 tonnes.

² Réponse de l'Union TLF au questionnaire de la mission d'information.

Malgré ces points d'attention, la majorité des acteurs entendus par la mission d'information s'accordent sur le fait que, **si l'électrification des poids lourds n'est pas d'actualité en 2021, une politique de soutien ambitieuse permettrait d'enclencher cette dynamique objectif d'ici 2025.**

La **massification** de la production devrait en effet favoriser une réduction substantielle des coûts de transition pour les transporteurs, accélérée également par l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché, comme l'a relevé l'association « Transport & Environment », ce qui pourrait répondre aux problèmes de disponibilité de véhicules¹. De plus, la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) a indiqué à la mission d'information que les **progrès technologiques** en matière d'autonomie, de vitesse de chargement et de coût devraient permettre de **lever rapidement un certain nombre des freins** énoncés ci-dessus. En effet, la DGEC indique que les constructeurs de véhicules industriels prévoient d'atteindre une vitesse de chargement en 2022 deux fois plus rapide qu'en 2019, pour des batteries permettant d'atteindre une autonomie de 500 km². EDF a également indiqué à la mission d'information que le niveau d'autonomie annoncé ne présente pas de contrainte pour les camions rigides et les tracteurs routiers urbains. D'après l'enquête TRM³, les tracteurs routiers (40 tonnes) parcourent en moyenne 372 km par jour, ce qui implique que l'électrique est pertinent pour une grande partie de ces déplacements. Enfin, selon leurs prévisions, le coût des batteries devrait lui-même diminuer de 14 % entre 2020 et 2023, accélérant la diminution des prix.

Dans son rapport sur la décarbonation profonde du transport de marchandises, l'Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI) estime ainsi possible d'atteindre zéro émission du transport de marchandises en 2050 *via* un recours aux agro-carburants et à des motorisations électriques, malgré une croissance tendancielle de la demande de transports⁴. L'électrification partielle du parc de poids lourds, en commençant par les véhicules les plus petits parcourant le moins de distance, sera donc un levier essentiel de la décarbonation du secteur.

• **L'hydrogène, un vecteur pertinent, mais une solution qui ne sera pas mise en œuvre à court terme**

Enfin, la mission d'information s'est intéressée au **potentiel** de la **motorisation hydrogène** pour le transport de marchandises. Cette technologie est encore à l'état de prototype, la majorité des constructeurs ne prévoyant de livrer leurs premiers modèles qu'autour de 2025. Elle présente de nombreux avantages établis. Son développement est l'un des piliers du

¹ Présentation de l'association Transport et Environnement à la mission d'information.

² Audition de la Direction générale de l'énergie et du climat par la mission d'information.

³ Enquête annuelle sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM), SDES, 2018.

⁴ Trajectoires de décarbonation profonde du transport de marchandises en France, IDDRI, décembre 2019

plan France Relance, qui prévoit l'investissement de 7,2 milliards d'euros d'ici 2030 dans la production d'hydrogène décarboné. En effet, la consommation d'hydrogène n'émet aucun gaz à effet de serre ou particule fine, et permet également de réduire les nuisances sonores et olfactives des poids lourds. Les estimations d'autonomie avec des réservoirs d'hydrogène sont également satisfaisantes (800-1000 km), le ravitaillement se faisant très rapidement¹.

Cependant, le recours à l'hydrogène n'est intéressant que s'il s'agit d'hydrogène « *vert* », produit en utilisant des énergies décarbonées. Or 95 % de la production actuelle est de l'hydrogène « *gris* », c'est-à-dire à base de carburants fossiles, notamment de charbon ou de gaz naturel.

Le développement de l'hydrogène pour le transport de marchandises est donc dépendant de l'émergence d'une véritable filière d'hydrogène décarboné, et de la baisse de son prix². À cet égard, les personnes entendues³ lors de la table ronde de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le sujet ont notamment indiqué que, dans un objectif d'efficacité, **l'hydrogène vert ne serait pas utilisé en priorité pour les transports, mais dans l'industrie, là où son impact en matière de décarbonation sera le plus élevé**. Il faudra donc attendre le développement d'une capacité suffisante pour l'industrie et les transports pour que cette technologie soit pertinente, à horizon 2025-2030.

Enfin, le développement de l'hydrogène n'est pas sans limites technologiques. En premier lieu, il s'agit d'un **vecteur énergétique peu efficace** : il faut aujourd'hui trois fois plus d'énergie par kilomètre pour faire avancer un camion à hydrogène qu'un camion électrique⁴. Le **coût des véhicules industriels à hydrogène**, ainsi que celui du développement de stations de ravitaillement sont également **très élevés**, notamment au regard des difficultés de stockage de l'hydrogène⁵. Le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) avait également indiqué que l'hydrogène comprimé dans les proportions requises pour les véhicules industriels représentait une source de danger importante⁶. Néanmoins, la technologie de motorisation hydrogène étant **toujours au stade de prototype**, ces facteurs ne semblent pas réhibitoires au développement de la filière hydrogène.

¹ Réponse de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

² Qui est actuellement quatre à cinq fois supérieur à celui de l'hydrogène « gris ».

³ La table ronde a notamment réuni M. Laurent Michel, directeur général de la DGEC, M. Philippe Boucly, président de l'association France Hydrogène, et M. Jacques Treiner, président du comité des experts du Shift Project.

⁴ Réponse de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

⁵ Réponse de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

⁶ Réponse du CNPA au questionnaire de la mission d'information.

c) *Mettre en place une politique de soutien ambitieuse à la transition du parc de poids lourds*

Au total, la mission d'information a interrogé transporteurs routiers et constructeurs sur le coût des différentes motorisations. Elle a pu entendre plusieurs ordres de grandeur, qui ne lui ont pas permis de dresser une synthèse exacte.

Malgré ces difficultés, les auditions des transporteurs routiers, en particulier de la FNTR, ont indiqué que les coûts d'achat pour différents véhicules lourds étaient les suivants :

		Diesel	Biocarburants	GNC	Électrique	Hydrogène
Tracteur	44 - 50 tonnes	~ 90 000 €	~ 90 000 €	~ 115 000 - 125 000 €	~ 450 000 - 540 000 €	~ 630 000 €
Porteur	26 tonnes	~ 87 000 €	~ 87 000 €	~ 112 000 - 122 000 €	~ 435 000 - 522 000 €	~ 609 000 €
	19 tonnes	~ 80 000 €	~ 80 000 €	~ 105 000 - 115 000 €	~ 400 000 - 480 000 €	~ 560 000 €
	16 tonnes	~ 55 000 €	~ 55 000 €	~ 80 000 - 90 000 €	~ 275 000 - 330 000 €	N.A

Note de lecture : les prix en italique correspondent à des technologies qui ne sont pas immédiatement disponibles sur le marché

Source : réponse de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

Afin de faciliter le verdissement du parc, plusieurs aides ont été mises en place ; trois types d'aides soutiennent aujourd'hui le développement de ces motorisations alternatives.

Dispositifs d'aides visant à faciliter la décarbonation du parc de poids lourds

1° Suramortissement

Mis en place en 2016, les entreprises bénéficient d'un mécanisme de suramortissement¹ pour l'achat de véhicules lourds utilisant exclusivement comme énergie le gaz naturel et le biométhane carburant, le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole, l'énergie électrique, l'hydrogène, une combinaison de gaz naturel et de gazole (depuis le 1^{er} janvier 2020), le carburant B100 (depuis le 1^{er} janvier 2020).

Les taux applicables sont modulés selon la motorisation et la date d'achat et sont de 20 %, 40 % ou 60 % de suramortissement. Ce dispositif doit arriver à terme en 2024.

2° Bonus écologique

Dans le cadre du plan France Relance, le Gouvernement a mis en place un **bonus pour l'achat d'un véhicule industriel** (camion, autobus, autocar) fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène. Le montant de cette aide, applicable à la location et à l'achat, est fixé à 40 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si celle-ci est prise en location, dans la limite de 50 000 euros. Ce dispositif est prévu jusqu'en fin 2022².

3° Fiscalité favorable aux biocarburants

Comme le détaille le rapport sur la filière française des biocarburants de M. Pierre Cuypers³, il existe un ensemble de **dispositifs fiscaux favorisant le développement des biocarburants**. Contrairement aux dispositifs évoqués précédemment, il ne s'agit pas d'un soutien à l'achat, mais d'une incitation à la production et consommation de biocarburants. D'une part, le mécanisme de la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB) incite à la production de biocarburants tels l'ED95 ou le B100 en minorant la taxe proportionnellement à la part des biocarburants dans l'énergie produite. En complément, certains biocarburants bénéficient d'un taux de TICPE réduit par rapport à celui applicable pour le gazole : le B100 est redevable d'un taux de 11,83 euros par hectolitre.

Entendue par la mission d'information, la société Renault Trucks a ramené à **20 % du prix du camion** le surcoût que représente l'électrique au regard du **coût total d'utilisation**⁴ et compte tenu de ces aides.

Cependant, la mission constate qu'en l'état le prix d'achat demeure prohibitif, surtout au regard des **contraintes financières auxquelles font face les transporteurs routiers**. Les dispositifs actuels de soutien paraissent insuffisants, en particulier pour soutenir la transition vers des motorisations

¹ Article 39 decies A du code général des impôts.

² Décret n° 2021-37 du 19 janvier 2021 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants et article D251-1 du code de l'énergie.

³ Rapport d'information n° 136 (2019-2020) de M. Pierre CUYPERS, fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 20 novembre 2019.

⁴ Plus communément appelé « TCO » pour « Total cost of ownership ».

électriques, qui nécessitent d'importants investissements. Le CNPA considère qu'en l'état actuel des choses, « *le nombre d'acteurs qui vont pouvoir en [le bonus d'achat] bénéficier va rester limité* » : si les aides à l'achat d'un poids lourd électrique peuvent atteindre 100 000 euros en cumulant les deux dispositifs, cela reste loin d'un prix d'achat de 350 000 euros.

Les rapporteurs considèrent **nécessaire de mettre en place une politique de soutien à la transition plus ambitieuse, et réaliste au regard du rythme de développement des technologies.**

Pour la mission, un renforcement des dispositifs d'aides est nécessaire, notamment en faveur des biocarburants, qui peuvent constituer une étape transitoire au verdissement du parc, et à destination des motorisations électriques, afin d'**enclencher une véritable dynamique**. Elle propose également d'**inciter à la mise au rebut des véhicules les plus anciens et les plus polluants par la mise en place d'une prime à la destruction.**

PROPOSITION N° 16 : Renforcer les dispositifs d'aides à la décarbonation du parc de poids lourds en :

- favorisant, de manière transitoire et raisonnée, le développement des biocarburants (élargissement du bonus écologique, pérennisation du dispositif de suramortissement) ;
- déployant des aides plus substantielles à l'électrification du parc comme l'augmentation du plafond du bonus écologique et la pérennisation du dispositif de bonus écologique et du suramortissement, développement de solutions de prêt à taux zéro.

PROPOSITION N° 17 : Inciter les transporteurs à remplacer leurs véhicules les plus anciens et les plus polluants en créant une prime à la destruction des véhicules lourds dotés d'un moteur de plus de 12 ans.

Parmi les leviers identifiés qui permettraient de renforcer le soutien au développement des motorisations électriques, la mission d'information a entendu plusieurs propositions portant sur une réforme de la contribution au service public de l'électricité (CSPE)¹.

Dans l'objectif de **déployer une fiscalité environnementale incitative**, les rapporteurs recommandent donc la mise en place d'un taux réduit pour les transporteurs ; un dispositif qui serait un **miroir du taux réduit de TICPE** existant actuellement pour les transporteurs routiers roulant au gazole. L'association Transport & Environnement plaide en ce

¹ La CSPE est un prélèvement fiscal sur la consommation d'électricité, payée par les particuliers, entreprises et collectivités.

sens estimant que cette remise permettrait d'équilibrer les coûts de possession de véhicules fossiles et électriques¹.

La DGITM a indiqué à la mission qu'« *une diminution de la CSPE pourrait accélérer la conversion du parc vers l'électrique (...), cela permet en effet de réduire les coûts d'exploitation* »². Néanmoins, elle rappelle la nécessité de procéder à une diminution « *mesurée et raisonnée* » dans la mesure où la CSPE finance actuellement la transition écologique ; de plus, la mise en œuvre opérationnelle d'un tel dispositif pourrait s'avérer complexe.

PROPOSITION N° 18 : Accorder aux véhicules lourds électriques un taux réduit de la CSPE pour rendre les motorisations électriques moins coûteuses.

Par ailleurs, la transition du parc de véhicules lourds vers des motorisations alternatives représentera une mutation importante pour les transporteurs, les constructeurs, mais également l'ensemble des métiers de la filière automobile (réparateurs, garagistes, équipementiers...). Alors que l'acceptabilité de la transition est une condition clé de sa réussite, la mission considère qu'il est indispensable de mettre en place un accompagnement social des différentes professions, qui seront nécessairement impactées par le verdissement du parc.

PROPOSITION N° 19 : Définir un plan d'accompagnement social de la filière des métiers de l'automobile dans la transition écologique.

Au-delà du prix de la transition vers des véhicules à énergies nouvelles, un des facteurs clés dans la réussite de cette transition est le **développement d'un réseau de ravitaillement pour ces carburants, ou de recharge pour la motorisation électrique**. Comme l'indiquent la Plateforme automobile (PFA) et le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), « *pour les années à venir les constructeurs de la filière VI [véhicules industriels] sont prêts à s'engager à mobiliser les moyens nécessaires en termes d'offres pour réussir le décollage des [véhicules industriels] à zéro émission (à batterie et/ou à pile à combustible), sous réserve d'un accompagnement par l'État sur les infrastructures de recharge et sur le soutien à l'achat, permettant de combler l'écart de prix en [coût total d'utilisation] entre VI électrique et VI thermique.* »³

¹ Présentation de Transport et Environnement à la mission d'information.

² Réponses de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au questionnaire de la mission d'information.

³ Réponse de la PFA et du CCFA au questionnaire de la mission d'information.

Il s'agit pour les transporteurs routiers de freins considérables au développement de motorisations alternatives. L'OTRE considère ainsi que le réseau d'énergies nouvelles est « *plutôt symbolique qu'effectif* » et que « *le manque de point de distribution est un véritable frein psychologique à l'achat des véhicules gaz ou électrique* ». En effet, si on comptait en 2018 au total 11 000 stations essence en France métropolitaine¹, en 2020, on recense 143 stations de GNV. Cette contrainte avait déjà été relevée pour les biocarburants par la mission d'information de l'Assemblée nationale sur les agro-carburants, présidée par M. Stéphane Demilly², alors député, qui notait les difficultés du bioéthanol E85 à s'implanter dans les réseaux de ravitaillement pour les véhicules pour particuliers. Un scénario similaire pourrait se reproduire pour certains des biocarburants adaptés aux véhicules industriels, comme le biogaz. Pour autant, une grande proportion des biocarburants adaptés aux véhicules industriels sont destinés aux « **flottes captives** »³ ; c'est notamment le cas du biodiesel B100. L'enjeu pour ces flottes n'est donc pas d'intégrer ces carburants alternatifs au réseau de stations-service, mais de développer un réseau local d'approvisionnement en agro-carburant.

La France a adopté en 2016 un **cadre d'action pour le développement des carburants alternatifs**⁴, qui chiffre des objectifs de nombre de points de ravitaillement en GNV, de recharge en électrique et de ravitaillement en hydrogène.

Ce cadre d'action fixait comme cible 80 stations de GNV en 2020 et 140 en 2025, entre 21 000 et 35 000 points de recharge ouverts au public en 2020, et une trentaine de stations hydrogène accessibles au public en 2025. Ces objectifs, décrits comme « *insuffisants* » par la FNTR, ont été ensuite renforcés par le décret n° 2020-456 du 21 avril 2020 relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie. À l'échéance 2023, il devra donc y avoir 140 à 360 stations GNV, 100 stations hydrogène accessibles au public, et 100 000 points de recharge publics, avec des objectifs fixés pour 2028 également. Plus récemment encore, la charte « objectif 100 000 bornes » signée par le Gouvernement avance l'objectif des 100 000 points de charge à fin 2021. Les acteurs économiques sont déjà engagés dans cet objectif. Ainsi la société IKEA indique-t-elle avoir réalisé « *un investissement de 15 millions d'euros visant à déployer plus de 1 000 bornes en France à horizon 2024* »⁵.

Cependant, fixer des objectifs ne suffit pas, encore faut-il les traduire concrètement. Les rapporteurs appellent le Gouvernement à **établir une**

¹ Réponse de France Supply Chain au questionnaire de la mission d'information.

² Rapport d'information n° 2609 (2019-2020) déposé par la mission d'information sur les agrocarburants.

³ Une flotte captive est une flotte de véhicules dont les circuits et consommations sont prévisibles. Ces flottes sont susceptibles de disposer d'une logistique d'approvisionnement en carburant dédiée.

⁴ Adopté en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

⁵ Réponse d'IKEA au questionnaire de la mission d'information.

feuille de route et des objectifs spécifiques aux installations adaptées aux véhicules de transport de marchandises concernant le déploiement de ces bornes.

Par ailleurs, les rapporteurs rappellent le rôle clé des **autoroutes** dans la transition énergétique et le déploiement de réseaux de recharge. En effet, l'OTRE a souligné qu'environ **76 % du trafic de poids lourds étaient réalisés sur le réseau autoroutier**. Le développement de solutions sur ces axes est donc un levier pour assurer la pertinence des motorisations alternatives. Interrogées par la mission d'information, les sociétés concessionnaires ont affirmé expérimenter différentes solutions technologiques de recharge des poids lourds. La fin des contrats de concession se profile à l'horizon 2031-2036, au regard des investissements importants et des objectifs ambitieux fixés. Ce contexte est propice à faire évoluer la situation. Les sociétés concessionnaires ont d'ailleurs indiqué être prêtes à « *modifier ces contrats pour d'une part intégrer de nouveaux objectifs et investissements et d'autre part redéfinir la régulation de ces contrats dans le sens que souhaiterait lui donner l'État* ». ¹

PROPOSITION N° 20 : « Verdir » les contrats de concession autoroutiers en fixant des objectifs d'investissement dans la transition énergétique, notamment en matière de déploiement des bornes de recharge.

2. Deuxième levier : ajuster la fiscalité du transport de marchandises

a) La fiscalité applicable au transport routier de marchandises

Les véhicules de transport de marchandises sont assujettis à plusieurs types de taxes, parmi lesquelles :

- les péages autoroutiers ;
- la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ;
- la TVA sur cette TICPE ;
- les taxes sur les contrats d'assurance ;
- la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite « *taxe à l'essieu* » ;
- les taxes sur les certificats d'immatriculation ;
- la taxe générale sur les activités polluantes.

¹ Réponse de Vinci Autoroutes, Sanef et APRR au questionnaire de la mission d'information.

Cette multitude de taxes¹ masque de **fortes disparités en termes de rendement**. Alors que l'ensemble de la fiscalité spécifique routière et automobile a rapporté 39,2 milliards d'euros à l'État selon l'OTRE, 27,9 milliards de ce montant se rapportaient à la TICPE, aucun autre dispositif n'atteignant plus que 3,5 milliards d'euros.

La marge de manœuvre de la France en matière fiscale est aussi limitée par le droit communautaire : ainsi **la taxe à l'essieu est-elle déjà fixée au taux plancher autorisé par l'Union européenne**. Les rapporteurs ont d'ailleurs pu constater que cette taxe est pourtant profondément inefficace : son rendement est faible et son coût de recouvrement élevé², elle n'est en outre pas modulable selon les coûts externes environnementaux des véhicules. La mission considère que sa suppression permettrait de mettre en place une fiscalité plus lisible, plus juste, et **d'alléger la contrainte pesant sur les capacités financières des transporteurs**. Cette position est celle défendue par la France dans le cadre des actuelles négociations européennes³.

PROPOSITION N° 21 : Saisir l'opportunité de la révision de la directive « Eurovignette », et de la présidence française de l'Union européenne pour supprimer l'obligation de maintien de la TSVR, dite « taxe à l'essieu ».

Malgré la **pression fiscale subie, le transport routier de marchandises ne compense pas l'intégralité de ses coûts externes, notamment en zone urbaine**. En comptabilisant les émissions des véhicules utilitaires légers (VUL), **le transport de marchandises représente 42 % des émissions du secteur du transport national**, alors qu'il représente une fraction faible du parc automobile.

Un renforcement de la contribution du transport routier de marchandises est indispensable, pour que soit davantage intégré le coût environnemental des émissions qu'il génère et que s'accélère la décarbonation du secteur. Cependant, toute augmentation de la fiscalité sur le transport de marchandises doit prendre en compte les spécificités de la filière, qui souffre d'un **déficit de compétitivité**.

¹ D'après l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), « le transport routier de marchandises est déjà le secteur le plus fiscalisé (5 fois plus que la moyenne de l'industrie) ».

² Rapport public annuel 2018 de la Cour des comptes, « missions fiscales de la Douane ».

³ Réponse de la direction générale de l'infrastructure, des transports et de la mer au questionnaire de la mission d'information

b) La suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE : un impact incertain

Le transport routier de marchandises bénéficie d'un avantage fiscal, depuis 1999¹, qui permet le **remboursement d'une partie de la TICPE payée par les sociétés de transport lors de l'achat de gazole**. Sa remise en cause figure parmi les propositions récurrentes d'évolution de la fiscalité du transport routier. En effet, cette évolution serait théoriquement efficiente, car proportionnelle aux émissions de gaz à effet de serre, majoritairement générés par la consommation du carburant taxé. Il s'agit d'une des principales propositions formulées par la Convention citoyenne pour le Climat, qui préconise une suppression progressive, d'ici 2030, de l'avantage fiscal dont bénéficie le secteur, mesure reprise par le Gouvernement à l'article 30 du projet de loi « climat et résilience ».

Une telle mesure, même « étalée » sur une décennie, aurait cependant un impact considérable sur les transporteurs. Ainsi, à parc de véhicules égal, la suppression de cet avantage fiscal représenterait une **augmentation d'environ 1,1 milliard d'euros pour les entreprises**². Dans un scénario de transition énergétique partielle où 60 % des véhicules de transport de marchandises fonctionneraient au gazole en 2030, comme le prévoit l'étude d'impact du projet de loi précité, le coût pour les entreprises serait alors de 700 millions d'euros supplémentaires.

L'effet d'une telle mesure sur les différents leviers de la décarbonation du transport de marchandises est incertain. Plusieurs acteurs auditionnés par la mission d'information ont affiché leur scepticisme vis-à-vis de la capacité de cette mesure à accélérer le report modal du transport de marchandises vers les modes massifiés. L'IFFSTAR a notamment indiqué que, s'il approuve généralement une augmentation de la fiscalité sur le carburant des poids lourds, le levier de décarbonation le plus probable était l'accélération de l'investissement par les transporteurs dans de nouveaux modèles soit plus économes, soit alimentés par des carburants alternatifs ou électrifiés. Certains acteurs considèrent donc qu'une telle évolution est susceptible de limiter les investissements des transporteurs dans la transition énergétique de leur parc. Pour France Logistique, dans l'état actuel, « *cette proposition paraît mal calibrée et pour le moins prématurée (...) et risque de conduire à une impasse* ». De **nombreuses questions** subsistent en effet concernant la **capacité de la filière industrielle à satisfaire la demande pour des poids lourds électriques, à un prix compétitif**.

La question de la **concurrence européenne** est également un enjeu majeur dans l'efficacité d'une augmentation de la fiscalité du carburant. Il n'existe pas actuellement de cadre d'harmonisation ambitieux de cette fiscalité au niveau européen, hormis le **taux plancher** d'imposition du gazole défini par la directive sur la taxation de l'énergie, fixé à 33 euros par

¹ Cf. Annexe II.

² Étude d'impact du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

hectolitre. Ainsi de nombreux pays limitrophes à la France ont-ils des taux d'imposition bien inférieurs : c'est le cas de l'Espagne (33 euros par hectolitre), de la Belgique (35,25 euros par hectolitre)¹ ou encore du Luxembourg (33,5 euros par hectolitre). Il faut néanmoins noter que le taux appliqué par l'Allemagne, pourtant première en matière de logistique selon le classement *Logistic Performance Index*, est supérieur à celui appliqué en France, avec 47,04 euros par hectolitre.

Face à ces obstacles, les rapporteurs insistent sur la possibilité, comme l'a exprimé l'association France Supply Chain, de recourir à « *la carotte plutôt qu'[au] bâton* ». En effet, des politiques alternatives basées davantage sur l'incitation permettraient également d'enclencher la décarbonation du secteur. Ainsi, une incitation fiscale prévisible, dans la durée, permettrait aux transporteurs d'accélérer le renouvellement de leur parc vers des véhicules électriques ou consommant des carburants alternatifs, qui peuvent être une solution efficace au regard de l'impératif climatique. Des pénalités fiscales sur le gazole viendraient ensuite dans un second temps, afin de sanctionner les acteurs qui n'ont pas effectué de transition malgré les aides et la disponibilité de l'offre. Le potentiel d'une telle mesure est confirmé par certaines associations environnementales ; c'est le cas de France Nature Environnement, qui soutient la suppression du remboursement de la TICPE pour le transport routier, mais défend également, comme alternative, des mécanismes de bonus-malus permettant de **favoriser les modes les plus vertueux**, afin de préférer l'incitation à l'inaction.

Les rapporteurs estiment que la prochaine présidence française du Conseil de l'Union européenne devra être l'occasion de faire de cette question un dossier prioritaire, dans un objectif d'harmonisation au niveau européen. En effet, une augmentation « nationale » de la fiscalité et non concertée à l'échelle européenne est susceptible de nuire aux marges et à la compétitivité des entreprises françaises, et d'entraver leurs capacités d'investissement dans le verdissement de leur flotte, les obligeant à recourir davantage à des transporteurs étrangers dont la flotte n'est pas forcément plus décarbonée.

PROPOSITION N° 22 : Saisir l'opportunité de la présidence française du Conseil de l'Union européenne pour intensifier les négociations européennes concernant la réforme de la directive de taxation de l'énergie et l'harmonisation des prix du gazole routier.

¹ CNR : *Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels sur le gazole en Europe.*

c) La mise en place d'une écotaxe, une solution qui suscite de nombreuses interrogations

Malgré son abandon en 2014, l'écotaxe « poids lourds » reste considérée comme un levier potentiel d'action sur l'impact environnemental du transport de marchandises. Dans sa forme originelle – c'est-à-dire dans la première version de la directive « Eurovignette »¹ – il s'agit d'un dispositif visant à appliquer le principe de l'« *utilisateur-payeur* », pour compenser la dégradation de la voirie causée par le passage de ces véhicules lourds². L'écotaxe poids lourds serait donc un instrument pérenne, avec un objectif de rendement qui internaliserait les coûts externes du transport routier sur le réseau national, qui ne sont pas couverts par la tarification routière actuelle. Dans son récent rapport sur l'avenir des mobilités en Île-de-France, François Durovray, président de l'Essonne, indique ainsi qu'il lui paraît « *légitime de demander aux usagers ayant l'impact le plus important sur le réseau routier en termes de trafic, d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution de l'air, d'occupation et d'usure de l'infrastructure, de contribuer davantage à l'entretien et au développement du réseau.* »³

Un tel dispositif peut de plus contribuer de plusieurs manières à réduire l'impact climatique du transport routier de marchandises et intégrer une logique de « *pollueur-payeur* ».

En premier lieu, cette écotaxe peut avoir comme effet direct d'**augmenter le coût du transport routier**, et donc de favoriser la compétitivité des modes ferroviaire et fluvial et d'inciter davantage au report modal.

De plus, la mise en place d'une écotaxe est susceptible d'**inciter** les poids lourds effectuant de longues distances à **prendre l'autoroute** plutôt que les routes nationales et départementales à des fins d'optimisation de coûts, étant donné que le réseau peut également être soumis à une redevance, réduisant ainsi les diverses nuisances (bruit, pollution de l'air, insécurité...) évoquées précédemment.

Enfin, le droit européen impose aux États membres de moduler toute redevance kilométrique en fonction de la classification « Euro » du véhicule, qui est associée à son impact environnemental. Les montants de l'écotaxe pourraient donc **inciter à un renouvellement plus rapide des flottes de véhicules lourds et à leur décarbonation**.

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

² L'annexe III détaille les modalités de l'écotaxe prévue à l'article 11 de la loi « Grenelle 1 ». L'annexe IV précise l'encadrement européen de la mise en place de contributions sur le trafic du réseau routier.

³ Rapport L'avenir des mobilités en Ile-de-France, février 2021.

Ainsi une contribution des véhicules de transport de marchandises pourrait-elle permettre de leur faire payer le « *juste prix de la route* », pour reprendre l'expression du rapport de la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds présidée par Jean-Paul Chanteguet¹, en intégrant à la fois les **coûts du trafic en matière d'usure de la voirie**, mais également d'**externalités environnementales** diverses. Les rapporteurs de la mission d'information, favorables à ce que le transport routier couvre ses coûts externes, considèrent qu'il peut être légitime d'asseoir une contribution sur la circulation des véhicules de transport de marchandises.

Le rapport de la Convention citoyenne pour le climat propose la mise en œuvre d'une telle contribution à travers une **vignette nationale**, dont le montant serait basé sur la durée d'utilisation plutôt que les kilomètres parcourus. Cette contribution aurait pour objectif de « *permettre une meilleure prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières et des externalités négatives* »² du transport routier de marchandises. La transcription législative actuellement discutée par le Parlement prévoit quant à elle une autorisation à légiférer par voie d'ordonnance pour la mise en place d'une **écotaxe régionale**. Lors de ses travaux, la mission d'information s'est penchée sur la pertinence d'une telle approche, dont les **contours demeurent flous** et qui **soulève de nombreuses questions**.

Se pose d'abord la question du **montant** de cette écotaxe et de son **impact sur l'activité économique française**. Le premier secteur concerné est celui des **transporteurs routiers** : alors que la filière est confrontée à de nombreuses difficultés, une nouvelle taxe pourrait, si la répercussion sur les donneurs d'ordre n'est pas maîtrisée, **affaiblir les marges et les capacités d'investissement du secteur dans son ensemble**. Se pose également la question de l'**impact économique plus large sur les territoires** d'une telle taxe, dont l'**incidence pourrait également se répercuter sur le prix des biens et la compétitivité des entreprises important ou exportant des produits**, en augmentant le coût du transport. La question de la **répartition de ce surcoût entre les différents acteurs de la chaîne logistique** est un **point de vigilance** particulier pour les rapporteurs. Pour E2F par exemple, il serait nécessaire de prévoir une refacturation au chargeur en pied de facture³, comme le prévoyait d'ailleurs le dispositif voté à l'article 11 de la loi « Grenelle 1 » en 2009.

La contribution prévue par le projet de loi « climat et résilience » comporte une évolution majeure par rapport à l'écotaxe votée en 2011, à savoir son **caractère régional**. Son article 32 prévoit que **certaines voies du domaine public routier national seraient mises à disposition des régions**, dans le cadre d'une **expérimentation**, et que ces régions pourraient instituer

¹Rapport d'information n° 1937 (14^e législature) déposé par la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds, Assemblée nationale.

² Projet de loi « climat et résilience » adopté par l'Assemblée nationale en première lecture.

³ Réponse de E2F au questionnaire de la mission d'information.

des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises sur ces voies. Les **départements** pourraient également étendre ces contributions spécifiques aux véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies de leur domaine public routier départemental susceptibles de subir un **report significatif** de trafic du fait des contributions régionales. Ce dispositif prévoit que ces contributions seraient mises en place par voie d'ordonnance. De fait, leurs caractéristiques demeurent donc floues, d'autant plus que l'expérimentation sur laquelle est assise l'habilitation devrait être inscrite dans un texte qui n'a pas encore été déposé.

Cette « *régionalisation* » de l'écotaxe peut être perçue comme une volonté de tenir compte des différentes spécificités territoriales et d'éviter les écueils de la précédente tentative de mise en œuvre de l'écotaxe.

Cependant, de nombreux acteurs ont indiqué à la mission d'information que cette régionalisation est porteuse de plusieurs **risques**. Tout d'abord, elle risque de créer des **distorsions importantes entre les différents territoires**, qui ne refléteraient plus des différences économiques ou d'activité, mais le niveau de l'écotaxe choisi. France Supply Chain a ainsi indiqué à la mission d'information qu'« *une fiscalité régionale serait une aberration en termes de supply chain, en définissant des barycentres fiscaux et non plus physiques* »¹. Ces distorsions pourraient avoir des **effets pervers** sur les flux de marchandises, avec des **contournements de péage qui pourraient augmenter les distances parcourues, et donc l'impact environnemental du transport de marchandises**. Certains acteurs craignent également un **mécanisme complexe et coûteux**, sans cohérence entre les territoires et sans garantie d'**interopérabilité**. Enfin, cette ouverture à la spécification régionale pourrait induire un **risque de concurrence fiscale entre les régions**, qui nuirait à l'efficacité globale de la mesure. Ainsi, Mme Karima Delli, présidente de la commission transports et tourisme au Parlement européen, a indiqué à la mission d'information que si sur le papier, une écotaxe régionale « *pourrait certes permettre de prendre en compte des spécificités régionales et de laisser plus de marge aux régions particulièrement touchées par la pollution* », « *il est particulièrement cynique de laisser aux régions la responsabilité d'avancer seules* », ce qui « *relève de la lâcheté* ». Alors que l'Union européenne se saisit de ces enjeux, « *nous avons besoin de cette mesure au niveau national* ».

Outre la question de distorsions entre les régions, ce caractère régional, voire départemental, amène à s'interroger sur les **modalités de gestion de l'écotaxe**. La question de la **gestion concrète du réseau routier** se pose également, les régions n'ayant aucune expérience dans ce domaine, ainsi que celle de l'articulation entre régions et départements. En outre, des **coûts de collecte** importants sont à prévoir pour les collectivités qui souhaiteraient mettre en place ce dispositif.

¹ Réponse de France Supply Chain au questionnaire de la mission d'information.

Ainsi, à la fois les modalités, les objectifs et la gestion concrète de cette contribution suscitent plusieurs interrogations de la part des rapporteurs, qui soulignent les nombreuses difficultés que pose notamment son caractère régional.

La mission a donc identifié quelques pistes, dans l'éventualité où une écotaxe serait mise en place.

Tout d'abord, il apparaît à la mission que, dans l'hypothèse de la mise en place d'une contribution sur les poids lourds, il est plus pertinent de baser cette dernière sur une **tarification kilométrique** (plutôt que sur un système de vignette). La tarification kilométrique, qui dépend de la distance parcourue, apparaît une réponse plus adaptée à une logique environnementale, par opposition à la vignette (ou droit d'usage), plus statique, qui donne à l'utilisateur le droit d'emprunter la route concernée pour une période de temps donnée, sans prise en compte de la distance parcourue. Cette orientation est d'ailleurs largement partagée par nos voisins européens, comme l'Allemagne ou la Suisse, et une piste de réforme en ce sens serait envisagée dans le cadre de la révision de la directive « Eurovignette ».

En outre, compte tenu des difficultés liées à la mise en œuvre d'une contribution régionale évoquées *supra*, la mission recommande, *a minima*, la définition d'un **cadre national harmonisé**, par exemple en fixant des taux planchers et des assiettes communes entre régions. En outre, devront être prises en considération les spécificités géographiques de certaines régions telles que la Bretagne, afin d'éviter de trop fortes distorsions entre les territoires.

<p>PROPOSITION N° 23 : Privilégier, si elle devait être mise en œuvre, une « éco-contribution » fondée sur une tarification kilométrique, et harmonisée au niveau national.</p>
--

Ensuite, afin de renforcer son acceptation sociale et économique, les rapporteurs jugent plus pertinent d'appeler cette mesure « **écocontribution** » des transporteurs plutôt qu'« écotaxe ». En effet, selon la taxonomie européenne, une tarification kilométrique serait considérée comme un « péage », qui comporterait une redevance d'infrastructure et une redevance pour coûts externes. Cependant, le terme de redevance, s'il est valable au niveau européen, paraît discutable selon la taxonomie française, le Conseil d'État ayant bien considéré que ce dispositif serait une taxe et non une redevance. La notion d'« écotaxe », connotée extrêmement négativement, ne reflète pas la philosophie de cet instrument qui est principalement d'assurer que les véhicules lourds contribuent à l'entretien du réseau routier non concédé, et compensent également leurs externalités négatives. Le terme

d'écocontribution semble donc préférable en ce qu'il permet de souligner le lien direct entre ce dispositif et l'entretien du réseau routier.

PROPOSITION N° 23 : Privilégier l'appellation d'« écocontribution » à celle d'« écotaxe », afin de mettre l'accent sur l'objectif du dispositif : assurer que les véhicules lourds contribuent à l'entretien du réseau routier et compensent leurs externalités négatives.

Les membres de la mission d'information sont par ailleurs pleinement impliqués dans les travaux relatifs à l'examen du projet de loi « climat et résilience », et participeront à l'élaboration de recommandations concrètes sur les dispositifs qui y sont détaillés, notamment l'écocontribution régionale et la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE.

En tout état de cause, la mission estime qu'afin de renforcer le signal-prix de ces mesures et d'assurer leur acceptabilité par les professionnels du transport de marchandises, il est nécessaire de « flécher » les recettes d'augmentation de la fiscalité sur le transport routier de marchandises, en les affectant au secteur routier, notamment aux infrastructures (transition du parc, entretien de la voirie...).

PROPOSITION N° 25 : Flécher une part d'une éventuelle augmentation des recettes fiscales – évolution de la fiscalité sur les carburants ou mise en place d'une éco-contribution – au secteur routier.

3. Troisième levier : encourager les bonnes pratiques

Les impératifs environnementaux favorisent l'émergence, souvent à l'initiative d'acteurs privés, de nombreuses **bonnes pratiques** capables de réduire à une échelle de temps plus courte les impacts environnementaux du transport.

a) Le potentiel de l'écoconduite

En premier lieu, la mission d'information s'est intéressée au potentiel affiché par le développement de l'**écoconduite** pour réduire des émissions de gaz à effet de serre.

Un consensus sur l'utilité réelle de cette pratique s'est dégagé au cours des travaux de la mission. L'éco-conduite pourrait permettre de dégager de véritables économies de carburant : on estime que son inclusion à

La formation initiale permet d'**économiser entre 5 à 15 % de carburant**¹. Si l'effet s'estompe au fil du temps, les gains peuvent être estimés de 3 à 7 % d'économies moyennes par an, avec une diminution de l'émission de gaz à effet de serre de même proportion. Cependant, de nombreuses organisations professionnelles de transporteurs ont indiqué que les sociétés concernées s'étaient déjà saisies d'elles-mêmes du sujet, compte tenu de la **part importante du poste « carburant » dans les coûts des transporteurs** (selon les fédérations de transporteurs, au moins 25 % des dépenses totales, soit le deuxième poste de dépenses)². L'écoconduite figure en outre parmi les actions éligibles aux programmes de certificats d'économie d'énergie (CEE), pour les poids lourds comme pour les véhicules utilitaires légers.

Les conducteurs de poids lourds suivent actuellement, en complément d'une formation initiale, une formation continue tous les cinq ans, ce qui correspond à la fréquence plancher imposée par le droit communautaire³. Les organisations professionnelles se sont déclarées opposées à une formation à l'écoconduite plus fréquente, y opposant à la fois les efforts déjà réalisés par la filière, mais surtout le surcoût engendré par cette nouvelle obligation, qui viendrait nuire davantage à la compétitivité du pavillon français. La Convention citoyenne pour le climat a estimé le coût d'une journée de formation à 300 euros, soit 150 euros par an dans le cadre d'une formation biannuelle. Certains acteurs ont contesté ce chiffre et plaidé pour une réforme du contenu de la formation continue actuellement dispensée tous les cinq ans, plutôt qu'une nouvelle obligation tous les deux ans, qui viendrait « *désorganiser totalement les formations de la branche dont les programmes sont déjà très chargés et axés sur l'environnement* », selon la FNTR.

b) L'interdiction du dépassement sur les routes nationales à deux fois deux voies

Partant du constat que les dépassements fréquents sont sources d'**émissions de gaz à effet de serre** générés par les différentiels de vitesse, mais aussi d'**insécurité**, la mission recommande d'interdire les dépassements sur les routes nationales à deux fois deux voies. La question des restrictions de circulation des poids lourds, d'ordre réglementaire, est traitée par le code de la route, qui prévoit déjà d'interdire, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes ou de plus de sept mètres, d'emprunter d'autres voies que les deux voies situées le plus près du bord droit de la chaussée lorsque la route

¹https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/ConventionCitoyenneClimat_Concertations_Transport-routier-marchandises.pdf

² Réponses de la FNTR au questionnaire de la mission d'information.

³ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

comporte trois voies ou plus¹. Il s'agirait de renforcer cette disposition dans le cas de routes nationales à deux voies.

PROPOSITION N° 26 : Interdire les dépassements de poids lourds sur les routes nationales à deux fois deux voies.

c) Le platooning, pratique de conduite innovante dont l'expérimentation est à favoriser

Plusieurs acteurs ont indiqué à la mission d'information leur soutien à l'expérimentation et la généralisation de la **circulation de véhicules en peloton**, dit *platooning*. Cette pratique innovante repose sur la communication par voie électronique entre plusieurs véhicules rapprochés² afin d'offrir une assistance à la conduite et coordonner les mouvements des véhicules (accélérations, ralentissements). Les avantages de la conduite en peloton sont multiples, et ne concernent pas uniquement l'empreinte environnementale du transport (fatigue moindre des conducteurs leur permettant de réaliser de plus grandes distances, désencombrement des voies routières, sécurité routière). Cette pratique affiche notamment un fort potentiel en matière d'**efficacité énergétique**.

Le potentiel théorique de ce nouveau mode de conduite reste néanmoins à confirmer dans la pratique. En effet, les essais de grandeur nature sont à ce stade limités à quelques expérimentations et démonstrations. Il paraît dès lors nécessaire d'accélérer la recherche et le développement de ce mode de conduite. Des évolutions du cadre réglementaire ont d'ailleurs eu lieu afin de définir, d'encadrer et d'inciter les expérimentations et le recours au *platooning*. En premier lieu, l'Union européenne a adopté en 2019 un règlement³ définissant la circulation de véhicules en peloton et clarifiant les prescriptions concernant les véhicules automatisés en matière de *platooning*. Ce règlement a été suivi en France, d'un décret⁴ publié en 2020 qui créait le cadre légal autorisant les dérogations au respect des distances minimales de sécurité entre véhicules dans le cadre d'expérimentations relatives à la circulation en peloton.

¹ Article R412-25 du code de la route.

² Alors que le droit en vigueur impose une distance de 50 m entre véhicules sur les autoroutes, cette distance est ramenée à 20 m dans le cadre d'une conduite en peloton.

³ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019.

⁴ Décret n° 2020-1495 du 2 décembre 2020 modifiant le décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques.

d) Le co-transportage, une solution innovante exposée aux risques de distorsion de concurrence

La LOM a consacré le premier cadre juridique des activités de co-transportage de colis¹. Cette pratique est définie comme l'utilisation à titre privé d'un véhicule terrestre à moteur effectuée pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur accomplit pour son propre compte ; ce transport de colis doit être à titre non onéreux, excepté le partage des frais. Il s'agit d'une solution de **mutualisation des moyens de transport**, semblable au co-voiturage, pour le transport de personnes ou de la mutualisation des véhicules de transport de marchandises. Elle présente deux avantages : la réduction du nombre de véhicules de transport de marchandises et la baisse du prix du transport pour les particuliers.

Les auditions ont montré que malgré l'émergence de quelques acteurs, cette pratique reste marginale. L'une des raisons de cette lenteur est le **retard de publication du décret** précisant les modalités du co-transportage, et notamment les seuils de rémunération permis dans le cadre de cette activité. Une publication rapide de ce décret est indispensable afin de donner de la visibilité à cette filière émergente. Les rapporteurs ont pu cependant relever **de possibles dérives**, par exemple dans les cas où des prestations de transport de marchandises seraient proposées par le biais de plateformes de co-transportage pour échapper aux obligations réglementaires auxquelles sont soumis les transporteurs licenciés. Deux effets pervers peuvent être identifiés : un risque de concurrence déloyale à la profession de transporteur de marchandises et le développement d'un modèle social précaire de particuliers cumulant l'activité de transport de colis sur plusieurs plateformes. Le cas du co-transportage n'est qu'un exemple du phénomène plus général d'émergence de nouveaux modèles économiques, reposant sur le recours aux travailleurs indépendants et fonctionnant via des plateformes numériques, qui fragilisent par des pratiques déloyales la filière traditionnelle du transport de marchandises.

e) Les pneumatiques, un levier d'action potentiel pour maîtriser les impacts environnementaux du transport routier de marchandises

Pour le transport routier de marchandises, la question des pneumatiques ne peut être éludée s'agissant de la gestion de ses impacts climatiques et sanitaires.

Plus de 40 % des particules polluantes émises par un camion proviennent de l'abrasion des pneus et des plaquettes de frein au contact des disques, et ne dépendent donc pas du type de motorisation. Pour FNE, ce constat risque même de s'aggraver avec l'électrification du parc de véhicules légers et de camions. Ces véhicules sont généralement plus lourds, ce qui implique davantage d'abrasion des pneus et des revêtements routiers.

¹ Article 40 de la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités.

Le verdissement de la flotte, s'il est essentiel au regard des impératifs climatiques, doit être complémentaire à une véritable politique de report modal et de maîtrise des émissions de particules provenant de la circulation des véhicules de transport routier de marchandises¹.

En outre, les pneumatiques sont étroitement associés à la performance énergétique du véhicule. Selon la société Michelin, **faire rouler un pneu représente environ 30 % de la consommation énergétique d'un poids lourd**, une consommation qui dépend de la résistance au roulement du pneu. Ainsi, dans le cadre de l'étiquette énergétique mise en place par le législateur européen, le remplacement de pneumatiques notés « C » par des pneus notés « A » pour un poids lourd de 30 tonnes permettrait d'économiser 10 % des émissions de CO₂. Favoriser par le biais de la commande publique, ou par des mécanismes incitatifs comme l'éligibilité à des certificats d'économie d'énergie, l'investissement dans les nouvelles générations de pneus à basse résistance permettrait donc de réduire significativement l'empreinte carbone du transport routier. Le bon entretien des pneumatiques (pression, équilibrage des essieux) joue également un rôle clé dans la performance énergétique du véhicule et doit être encouragé.

La question se pose également de l'impact environnemental et sanitaire des émissions de particules qui résultent de l'abrasion du pneu lorsque les véhicules sont en marche. Les auditions de la mission d'information ont laissé plusieurs questions en suspens. En effet, ces particules ne composeraient qu'une faible partie des particules fines (en moyenne moins de 1 % des particules PM_{2.5} et PM₁₀), et les études spécifiques n'ont pas détecté de risques sanitaires particuliers. Néanmoins, on relève des traces de ces particules dans le sol environnant, mais également dans les sédiments de cours d'eau et même les océans (2 % à 5 % des particules émises atteindraient les estuaires). Les services de la DGITM ont d'ailleurs indiqué que face à l'enjeu des émissions de particules ne provenant pas de l'échappement, des réflexions étaient en cours pour renforcer l'encadrement des particules de freinage *via* le projet de norme Euro 7. Au regard des questions croissantes posées par les questions de pollution de l'air et de la responsabilité de l'État, **les rapporteurs appellent à la vigilance, et au maintien de la recherche permettant de mesurer l'impact de ces particules et d'en limiter l'émission.**

¹ Réponse de France Nature Environnement au questionnaire de la mission d'information.

4. Quatrième levier : favoriser une plus grande information et responsabilisation des chargeurs

Les chargeurs¹ sont des acteurs qui peuvent jouer un rôle clé en faveur de la décarbonation du transport de marchandises : faire **supporter une part des coûts de cette politique par les donneurs d'ordre** semble opportun.

Ce renforcement de la participation des chargeurs à la décarbonation du transport de marchandises **pourrait revêtir plusieurs formes**.

En application du droit européen, certaines entreprises sont soumises à une obligation annuelle de publier une **déclaration de performance extra-financière (DPEF)**², jointe au rapport de gestion, qui intègre un volet environnemental, précisant notamment :

- les postes significatifs d'émissions de GES générées par l'activité de la société ;
- les mesures prises pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique ;
- les objectifs de réduction fixés volontairement à moyen et long terme pour réduire les émissions de GES et les moyens mis en œuvre à cet effet.

Bien que cette obligation ne s'adresse pas à l'ensemble des donneurs d'ordres, il paraît judicieux aux rapporteurs de renforcer cette déclaration en y intégrant **des éléments spécifiques aux émissions dues aux prestations de transport de marchandises**. Il s'agit d'une proposition faite par la Convention citoyenne pour le Climat et reprise par le Gouvernement à l'article 33 du projet de loi « climat et résilience », dont la rédaction contraindrait les sociétés à présenter un plan d'action spécifique aux émissions induites par les prestations de transport.

Au-delà de cette obligation d'information, une piste serait de faire **contribuer financièrement les donneurs d'ordre à hauteur des émissions de GES du transport de leurs marchandises**. Cette solution d'une « éco-contribution » des chargeurs, défendue par les fédérations de transporteurs, se baserait sur **l'obligation qu'ont les sociétés organisatrices de transport de fournir l'information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés**, mise en place par le « Grenelle II » de l'environnement. En internalisant le coût des émissions de GES, l'« éco-contribution » **accentuerait la demande pour des motorisations plus décarbonées**, et renforcerait les dynamiques de **report modal** vers le fret ferroviaire ou fluvial, ainsi que vers une massification et une optimisation du transport routier de marchandises (recours réduit aux petits

¹ C'est-à-dire les propriétaires de la marchandise et les commanditaires directs ou indirects de prestations de transport

² Article L. 225-102-1 du code du commerce

véhicules tels des VUL, peu efficaces énergétiquement). L'Ademe a par ailleurs informé la mission d'information que sa méthodologie de calcul des émissions du transport est de nature à alimenter un système de type « pollueur-payeur » basé sur les émissions de chaque prestation de livraison.

Cependant, plusieurs acteurs ont souligné la difficulté de mise en œuvre d'une tarification portant sur le donneur d'ordre, liée à la **disponibilité d'une information fiable concernant le transport en provenance ou à destination de pays étrangers**, et au régime applicable aux chargeurs étrangers.

Cette **obligation d'information est pourtant explicitement prévue** à l'article L. 1431-3 du code des transports, selon lequel « *les conditions dans lesquelles l'obligation définie au premier alinéa est rendue applicable aux prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national sont précisées une fois que les dispositions le permettant auront été adoptées dans le cadre des organisations européennes et internationales compétentes* ». Le **guide méthodologique établi par le ministère de la transition écologique**¹ inclut d'ailleurs des dispositions pour permettre le calcul de ces émissions dans le cas de sous-traitances étrangères. Néanmoins, la DGITM a souligné une importante limite du dispositif : une contribution des chargeurs assise sur les émissions de GES **exclurait les chargeurs étrangers**, qui ne peuvent être imposés en France. *A fortiori*, une telle mesure renchérirait les produits français à l'exportation et créerait sur notre sol une distorsion de concurrence en faveur des produits importés, non soumis à contribution.

Une telle mesure serait **limitée dans son impact**, car elle ne toucherait qu'au transport au compte d'autrui, et non pour compte propre, alors que le compte d'autrui est mieux optimisé sur le plan du remplissage des poids lourds et dispose d'une flotte plus récente, ce qui nuirait à l'efficacité de cette contribution.

Ces difficultés d'**applicabilité d'une « écocontribution »** basée sur les émissions de GES aux chargeurs étrangers ont conduit les rapporteurs à écarter cette piste. Pour autant, le fort potentiel de cette mesure, susceptible d'être plus efficace qu'une incitation indirecte *via* la fiscalité du carburant permettrait d'adresser **un signal fort aux chargeurs**. Les rapporteurs appellent donc une réflexion, notamment à l'échelle communautaire, tant sur la possibilité d'harmonisation des méthodes de calcul des émissions des prestations de transport, que sur la mise en place d'une contribution des chargeurs au niveau européen, voire international. Cette « éco-contribution » devrait d'ailleurs s'appliquer aux donneurs d'ordre, mais également aux acteurs du e-commerce, afin d'éviter toute distorsion de concurrence en leur faveur.

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Info%20GES_Guide%20m%C3%A9thodo.pdf

PROPOSITION N° 27 : Étudier la faisabilité de la mise en œuvre d'une contribution portant sur les donneurs d'ordre du transport de marchandises, afin de les inciter à privilégier un transport massifié et décarboné.

Par ailleurs, l'applicabilité des mesures de déclaration et de contribution des chargeurs concernant les émissions de GES engendrées par les prestations de transport est dépendante de la bonne application de l'article L. 1431-3 du code des transports, qui contraint les transporteurs à leur fournir ces informations. Or, il apparaît que si une méthodologie de calcul a bien été définie par voie réglementaire¹, son **application reste encore limitée**, et relève plus du volontariat et d'une approche incitative que d'une véritable obligation. Ainsi, si certaines organisations comme l'AUTF reconnaissent le potentiel du dispositif, il s'agit pour elles d'une « *bonne idée qui vient trop tôt* ».

Le ministère de la transition écologique relève que deux ans après son entrée en vigueur, **seulement 40 % des prestataires de transport de marchandises mettaient en œuvre cette obligation**. Le choix a également été fait de ne pas appliquer de sanctions en cas de refus du prestataire de communiquer ces informations. Cette situation conduit la DGITM à considérer que « *le dispositif d'information [relatif aux émissions de] GES aujourd'hui en place pour les prestations de transport ne pourrait constituer un outil adapté au calcul de la contribution* ». Parallèlement, plusieurs initiatives ont vu le jour afin d'inciter les transporteurs à remplir leurs obligations de déclaration ; ainsi, les entreprises prestataires de transport peuvent obtenir depuis 2019 un **certificat de conformité validant leur méthodologie de calcul des émissions de GES**. Bien que les rapporteurs saluent ces démarches qui témoignent d'un véritable engagement du secteur à limiter son impact environnemental, toute tarification des émissions des donneurs d'ordre nécessitera une application plus stricte de la loi, et la mise en place de mécanismes de sanction et de contrôle.

PROPOSITION N° 28 : Sanctionner les transporteurs qui n'informent pas les chargeurs de l'impact environnemental du transport de leurs marchandises, pour sensibiliser les chargeurs à l'importance de la décarbonation des transports.

¹ Sections 1 et 2 du Chapitre I^{er} du Titre III du Livre IV de la première partie de la partie réglementaire du code des transports.

D. « UN COLIS À TOUT PRIX » : RÉINVENTER LE TRANSPORT URBAIN DE MARCHANDISES ET SENSIBILISER LES CONSOMMATEURS DU E-COMMERCE À L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LEUR LIVRAISON

1. Mieux encadrer le transport urbain de marchandises

a) La logistique urbaine : un secteur en pleine expansion, fortement émetteur de GES

Près de 80 % de la population française habite en zone urbaine¹, dont 50 % dans une aire urbaine de plus de 100 000 habitants. La « **logistique urbaine** », qui peut se définir comme **l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui sortent et circulent en ville**, représente donc une part importante du fret. Pesant près de **2 milliards d'euros**², elle concerne un grand nombre d'acteurs publics et privés, allant des collectivités territoriales, aux entreprises, artisans et commerçants sans oublier les prestataires de la livraison et les particuliers.

La logistique urbaine est intrinsèquement liée à la **problématique du « dernier kilomètre »**, qui désigne le dernier segment de la chaîne de distribution des biens et services, celui de la livraison finale : en France, le fret urbain représente 20 % du trafic de fret³. Ce secteur très dynamique, est fortement stimulé par la croissance du commerce en ligne (e-commerce) qui démultiplie les flux de livraisons aux particuliers. Selon la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD), le e-commerce devrait croître de 10 à 20 % à la faveur de la crise sanitaire. Au total, on estime que **le marché de la logistique urbaine pourrait croître de 8 % par an en Europe d'ici 2030**⁴.

La logistique urbaine a été fortement mise à contribution lors de la **crise sanitaire**, du fait de la **hausse sans précédent des livraisons aux particuliers** : en 2020, en France, les **livraisons alimentaires ont augmenté de 43 %** (soit une hausse 5 fois plus rapide qu'avant la crise), les livraisons non alimentaires de 18 % (soit une hausse deux fois plus rapide qu'avant la crise), et les commandes en ligne de marques disposant de commerces « physiques » de 41 % (soit trois fois plus vite qu'avant la crise).

Ces flux de véhicules de livraison induisent des externalités négatives : outre le bruit, la congestion et l'accidentologie, on estime que **le fret est responsable du tiers de la pollution de l'air constatée en ville**. Selon

¹ Selon l'Insee.

² Les Échos, Logistique urbaine : enjeux et opportunités de croissance, 2019.

³ France Stratégie.

⁴ Étude Roland Berger - FM Logistique, La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux, octobre 2020.

des études réalisées à Paris et à Bordeaux, **25 % des émissions de CO₂ dans ces villes proviendraient du transport de marchandises**¹.

Les livraisons en ville sont effectuées par des **poids lourds** (véhicules de plus 3,5 tonnes), pour une part croissante par des **véhicules utilitaires légers (VUL)** conçus pour le transport de marchandises d'un poids inférieur à 3,5 tonnes et, plus marginalement, par des véhicules non motorisés.

Le recours aux VUL s'accroît sous l'effet du développement du **e-commerce** : du fait de leur taille, ces véhicules sont particulièrement adaptés face à l'atomisation des flux urbains de marchandises, en particulier s'agissant des livraisons aux particuliers. En outre, les réglementations locales limitant la circulation des poids lourds en ville favorisent le recours à ces véhicules.

Or la multiplication des VUL en ville alimente les phénomènes de **congestion** (un poids lourd étant remplacé par plusieurs VUL), qui constituent une source bien identifiée de **pollution atmosphérique**. Au total, on estime que les VUL sont responsables de plus de 19 % des émissions de GES en France, soit presque autant que les poids lourds (21 %).

Selon le rapport du député M. Damien Pichereau², les VUL émettent au kilomètre entre 5 et 9 fois moins de polluants que les poids lourds. Toutefois, **si l'on rapporte ces émissions à la tonne transportée, les VUL sont bien plus émetteurs de CO₂ que les poids lourds**. Ainsi, en zone urbaine très dense, le coût social de la pollution atmosphérique de la tonne transportée émise par des VUL roulant au diesel serait presque trois fois supérieur à celui généré par des poids lourds roulant au diesel (14,51 euros pour 100 véhicules par kilomètres pour les VUL, contre 5,84 euros pour des poids lourds).

Au total, ce rapport estime **le coût social de la pollution atmosphérique induite par les VUL à 3,7 milliards d'euros**, contre 3,2 milliards d'euros pour les poids lourds. **La régulation de l'usage des VUL est donc un enjeu majeur de la lutte contre la pollution de l'air, en particulier en ville.**

¹ France nature Environnement.

² Rapport de M. Damien Pichereau, Les véhicules utilitaires légers : pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés, avril 2018.

b) Les leviers de la décarbonation du transport de marchandises en ville

(1) Mieux encadrer l'utilisation des VUL

(a) Un parc de plus en plus tourné vers le transport de marchandises

La France est le pays européen comportant le plus de VUL immatriculés¹. Elle dispose d'un parc composé de 6,2 millions véhicules (constitué à 78 % de camionnettes²), ce qui représente dix fois le parc de poids lourds correspondant à la norme Euro VI actuellement applicable.

L'âge moyen du parc s'élève à 9 ans et 7 mois³ et 21 % des VUL ont plus de 15 ans⁴. En comparaison, la moitié du parc de poids lourds a moins de 6 ans. Ce sujet est d'importance si l'on note que plus un véhicule est « ancien », plus les émissions produites sont importantes.

La majorité du parc de VUL (plus de 3 millions de véhicules) est utilisée par des personnes morales à des fins professionnelles. Près de 2,7 millions de véhicules appartiennent à des **artisans** ou des **particuliers**, et on estime à environ 150 000 le nombre de VUL servant à effectuer du transport de marchandises pour compte d'autrui⁵.

Toutefois, depuis plus de dix ans, le parc de VUL est sujet à deux évolutions :

- **la capacité d'emport des VUL s'accroît** : les VUL ayant un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur à 1,6 tonne, qui étaient majoritaires en 2001, ne représentent plus que 8 % du parc⁶. Parallèlement, la proportion de VUL de grande taille augmente : les VUL ayant un PTAC compris entre 2,5 et 3,5 tonnes constituent aujourd'hui près de la moitié du parc. **Ces « grands VUL » sont de plus en plus prisés pour le transport de fret, y compris sur de longues distances, au détriment des poids lourds⁷ ;**
- **la part des VUL utilisés pour compte d'autrui** : le parc pour compte d'autrui, bien qu'il reste minoritaire (2,5 % du parc total de VUL), est en hausse.

En France, **les VUL représentent désormais 14 % du trafic.** Ils sont quatre fois plus nombreux au kilomètre que les poids lourds correspondant à

¹ Eurostat.

² DGITM.

³ MTES, *immatriculations des véhicules, données au 1^{er} janvier 2018.*

⁴ DGITM.

⁵ DGITM.

⁶ DGITM.

⁷ *Rapport de M. Damien Pichereau, Les véhicules utilitaires légers : pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés, avril 2018.*

la norme Euro VI, alors qu'au total, on estime qu'ils transportent douze fois moins de marchandises.

(b) La nécessité de davantage de réglementation

En France, les conducteurs de poids lourds sont soumis à des règles particulières, d'origine communautaire.

Les véhicules lourds doivent :

- faire l'objet d'un **contrôle technique annuel**, qui est notamment l'occasion de vérifier leur performance environnementale ;
- se soumettre à une **réglementation sociale**, concernant le **temps de conduite et de repos** (limitation des durées quotidiennes et hebdomadaires de conduite, interdiction de prendre certains repos dans le véhicule, obligation de pause) ;
- suivre une **formation professionnelle** (directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003)¹, d'une durée de 140 heures ; cette formation initiale minimum obligatoire (FIMO) comprend notamment un volet sur la sécurité environnementale. Tous les cinq ans, ils sont soumis à une obligation de formation continue.

Les VUL sont soumis à une réglementation plus souple que les poids lourds. Le contrôle technique doit intervenir moins de quatre ans après la première mise en circulation, puis tous les deux ans. Les conducteurs de VUL ne font enfin l'objet d'aucune obligation de formation initiale.

Certaines contraintes s'imposent néanmoins à ces véhicules. **Les conducteurs de VUL doivent détenir une licence, qui n'est pas imposée par le droit européen.** La LOM a également défini des règles telles que l'interdiction faite aux conducteurs de VUL de dormir dans leur véhicule². Par ailleurs, le « **paquet mobilité** », adopté en juillet 2020, soumet les VUL de plus de 2,5 tonnes à la même réglementation du temps de conduite et de repos que les poids lourds lorsqu'ils effectuent des **opérations de transport international ou de cabotage pour compte d'autrui**, à compter de 2026. Concrètement, cela nécessitera l'installation d'un **chronotachygraphe** dans ces véhicules et permettra un contrôle plus strict du temps **de conduite**.

De manière générale, la mission d'information ne jugerait pas pertinent d'aligner la réglementation des VUL sur celle applicable aux poids

¹ Directive relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs transposée en droit français dans le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs.

² Article 102 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et décret n° 2020-1104 du 31 août 2020 instituant une contravention en cas de méconnaissance des dispositions de l'article L. 3313-4 du code des transports.

lourds, compte tenu de la divergence des enjeux que recouvre l'utilisation de ces véhicules, notamment en termes d'émissions polluantes et de sécurité routière (du fait des différences sensibles de taille et de poids en charge). Par ailleurs, l'utilisation des VUL nécessite une souplesse accrue par rapport aux poids lourds afin de s'adapter aux contraintes de la logistique urbaine et à l'importance de ses flux.

Toutefois, certaines adaptations paraissent opportunes afin de mieux accompagner l'usage des VUL face aux enjeux de la décarbonation. La proposition du rapport Pichereau précité relative à l'obligation de formation pour les conducteurs de VUL mérite d'être relayée. La diversité de structure des entreprises ayant recours aux VUL et le coût engendré par ces formations plaident pour limiter le champ de cette obligation aux conducteurs exerçant pour compte d'autrui.

Par ailleurs, les **plateformes d'intermédiation digitales** doivent également faire l'objet **d'une vigilance particulière**. Selon certains acteurs entendus par la mission d'information, leur développement favorise en effet à l'heure actuelle des pratiques de cabotage ou de sous-traitance illégales. D'après le Syndicat national des transports légers (SNTL), la faiblesse du contrôle dont font l'objet les conducteurs auto-entrepreneurs employés par ces plateformes induit des formes de « concurrence déloyale », qui pèsent sur la compétitivité des entreprises de transport en France. Il serait judicieux, comme le suggère d'ailleurs le rapport Pichereau précité, de réfléchir avec les professionnels du secteur à une meilleure régulation de ces plateformes et une clarification du cadre juridique qui leur est applicable ainsi que de leurs responsabilités.

La mission d'information a souhaité formuler plusieurs propositions concrètes, dont plusieurs reprennent des orientations exprimées par le rapport Pichereau précité. Toutefois, elle souligne **la nécessité de donner une dimension européenne à ces préconisations, afin de ne pas nuire à la compétitivité de la flotte française**, confrontée à un marché exposé à une vive concurrence internationale.

PROPOSITION N° 29 : En s'inspirant des règles applicables aux poids lourds, renforcer les contrôles techniques dont font l'objet les VUL en prévoyant un contrôle annuel qui s'appliquerait aux VUL utilisés pour compte d'autrui.

PROPOSITION N° 30 : Afin de renforcer le contrôle des VUL, instaurer une signalétique permettant l'identification des VUL utilisés pour le transport pour compte d'autrui

PROPOSITION N° 31 : Instaurer une formation initiale obligatoire, comprenant un volet relatif à l'impact environnemental de la conduite, pour les conducteurs de VUL pour compte d'autrui.

(c) Le verdissement du parc de VUL

La **transition du parc des VUL vers des motorisations vertes** constitue un levier important de décarbonation, d'autant qu'elle peut être abordée à un horizon plus proche que pour les poids lourds.

Aujourd'hui, **95 % du parc de VUL fonctionnent au diesel** et 2,5 % à l'essence. Les motorisations propres (électricité, gaz...) ne représentent environ que 1 % du parc. Le verdissement de la flotte dispose donc de larges perspectives de progression.

Parc de véhicules utilitaires légers, au 1^{er} janvier 2020

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Véhicules utilitaires légers	5 442,0	5 523,6	5 681,4	5 806,0	5 866,4	5 971,1	6 145,1	6 184,0	6 029,1
dont gazole	5 118,4	5 220,0	5 383,8	5 516,6	5 585,3	5 693,3	5 864,6	5 901,5	5 745,7
dont essence	293,7	272,3	262,8	251,8	239,8	231,7	230,1	226,3	220,7

Source : - © SDES, Rsvéro, données provisoires

Source : DGITM

Parmi les différentes technologies vertes, l'électricité semble être l'option de motorisation la plus pertinente pour les VUL utilisés pour le transport de marchandises. L'autonomie limitée des batteries électriques, problématique pour les trajets de longue distance, n'est pas un obstacle à l'électrification des VUL qui parcourent en majorité de faibles distances (inférieures à 100 km), en particulier lorsqu'ils sont utilisés pour des livraisons du « dernier kilomètre ».

Selon la DGITM, la **stratégie nationale bas carbone** et la **programmation pluriannuelle de l'énergie** conduisent à un objectif d'électrification d'environ 8 % du parc de VUL à horizon 2023 (contre 1 % pour les poids lourds) et de près de 25 % d'ici 2028 (contre 5,6 % pour les poids lourds). **L'article 73 de la LOM a fixé un objectif de fin de vente de VUL neufs utilisant des énergies fossiles d'ici 2040.**

L'électrification des VUL se heurte toutefois à l'heure actuelle à **deux difficultés : l'offre de la part des constructeurs**, même si elle est en cours de développement, demeure limitée, et le **prix de ces véhicules** qui reste un obstacle à leur acquisition pour les entreprises et les transporteurs. On estime le surcoût engendré par l'achat d'un VUL électrique par rapport à un VUL à motorisation thermique à environ 15 et 25 000 euros pour les fourgonnettes, un montant qui varie selon la taille du véhicule¹.

Comme pour les poids lourds (cf. *supra*), les personnes physiques ou morales faisant l'acquisition de VUL « propres » peuvent bénéficier d'aides de l'État.

¹ DGITM.

Panorama des aides à l'acquisition d'un VUL « propre »

• Bonus écologique

Ce dispositif prévoit que l'achat ou la location d'un VUL électrique ou hybride rechargeable permet de bénéficier d'un bonus, qui varie selon le prix du véhicule :

- 7 000 € pour un particulier ou 5 000 € pour une personne morale pour un véhicule dont le prix d'achat est inférieur à 45 000 € ;

- 3 000 € pour un véhicule électrique de plus de 45 000 € ;

- 2 000 € pour un véhicule hybride rechargeable de moins de 50 000 €.

Ces aides ne peuvent dépasser 27 % du coût d'acquisition du véhicule.

En 2020, 5 700 VUL ont bénéficié du bonus écologique pour un montant de 33 millions d'euros. À compter du 1^{er} juillet 2021, ce bonus sera abaissé de 1 000 euros pour les véhicules de moins de 45 000 € et de 2 000 € pour les véhicules dont le prix est situé entre 45 000 et 60 000 €. À compter de 2022, ces montants seront à nouveau diminués de 1 000 euros et les véhicules hybrides seront exclus du dispositif.

• Suramortissement à l'achat d'un VUL « propre »

La loi de finances pour 2019 a élargi le dispositif de suramortissement applicable aux poids lourds aux VUL. Désormais, les VUL neufs fonctionnant avec certains types de motorisations alternatives au gazole (gaz naturel, bio-méthane, électricité et hydrogène notamment) et dont le PTAC est compris entre 2,6 et 3,5 tonnes bénéficient d'un suramortissement à hauteur de 20 % du prix d'achat. La loi de finances pour 2021 a prolongé ce dispositif jusqu'au 31 décembre 2021.

• Prime à la conversion

Les personnes morales peuvent bénéficier d'une prime à la conversion pour l'achat d'un VUL neuf ou d'occasion électrique ou hybride, à hauteur de 5 000 €.

En 2020, 1 591 VUL ont bénéficié de cette prime, pour un montant total de 8,3 millions d'euros.

Pour tenir les objectifs de la SNBC, la mission d'information estime indispensable de renforcer les aides à l'acquisition de VUL « propres ».

PROPOSITION N° 32 : Utiliser le levier fiscal pour verdir le parc de VUL en renforçant et prolongeant le suramortissement pour l'achat d'un VUL motorisé à l'électricité, à l'hydrogène ou au gaz naturel jusqu'en 2030.

(2) Mieux prendre en compte le fret dans les politiques publiques locales

L'article L. 1231-1-1 du code des transports prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité peuvent, dans leur ressort territorial, « *organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement* ».

Pourtant, la logistique urbaine, secteur en plein essor comme l'a démontré la crise sanitaire, semble encore être un **angle mort des politiques publiques locales**. Ainsi, comme le souligne la DGITM, les enquêtes nationales « Marchandises en ville » ont été lancées afin de collecter des données nécessaires à l'élaboration d'un outil d'aide à la décision pour les collectivités locales **avec 30 ans de décalage** sur les enquêtes « mobilité des personnes »¹.

En particulier, malgré des améliorations récemment permises par la LOM qui a consacré le rôle du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en matière de planification de la logistique et qui prévoit que cette compétence concerne tant le transport de personnes que celui des marchandises, le constat demeure d'une **prise en compte insuffisante du fret et de la logistique dans les documents de planification territoriale élaborés par les collectivités locales et leurs groupements**, que ce soit au niveau régional, intercommunal (avec le Schéma de cohérence territoriales) ou à l'échelle communale avec le Plan local d'urbanisme (PLU).

Par ailleurs, les **instruments réglementaires** pouvant permettre de réguler les flux de marchandises sont trop peu exploités. Les maires des communes urbaines disposent pourtant de nombreux outils, en vertu de leur pouvoir de police de la circulation et du stationnement², notamment la création d'aires de stationnement partagées ou sanctuarisées, l'établissement de plages horaires de livraison en dehors des heures de pointe ou encore la limitation du gabarit des véhicules en circulation.

Plus encore, on constate dans de nombreuses villes que la **réglementation du stationnement des véhicules de livraison n'est pas adaptée aux besoins**, ce qui se traduit par un nombre excessif de places de stationnement dans certains quartiers au regard de la demande de stationnement, et une pénurie de places à d'autres endroits³.

¹ Réponse écrite de la DGITM au questionnaire de la mission d'information.

² En application de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales.

³ Rapport de l'IFFSTAR de 2019, Mobilité des marchandises dans la ville durable.

Au total, le fret urbain est confronté à plusieurs défis :

- les flux sont **inégalement répartis**, certaines voies se trouvant fortement congestionnées tandis que d'autres enregistrent un trafic faible ;

- les **activités de fret urbain sont peu optimisées et massifiées**. Les flux de marchandises sont nombreux et faiblement agrégés, avec une faible utilisation de la capacité des véhicules, ce qui favorise la congestion. Il apparaît essentiel que les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), dans les zones de population les plus denses, agissent de manière à mieux organiser et massifier les flux de transport de marchandises ;

- **l'offre d'entrepôts apparaît insuffisante et inadaptée**¹. Les surfaces logistiques ne satisfont pas la demande d'entrepôts, aujourd'hui fortement alimentée par le e-commerce qui impose de stocker les marchandises au plus près des consommateurs. Les entrepôts sont souvent trop éloignés des villes, ce qui augmente les distances de transport, donc l'impact environnemental du dernier kilomètre. Partant du constant que le manque d'infrastructures adaptées empêchait le développement des livraisons « douces », la société Fedex a indiqué à la mission être favorable au rapprochement des centres logistiques en les intégrant dans la planification urbaine afin de réduire les kilomètres parcourus. De même, l'association Afilog, qui rassemble les professionnels de l'immobilier logistique, estime nécessaire de « pérenniser la présence d'entrepôts logistiques en milieu urbain en intégrant la fonction logistique dans les documents de planification urbaine et régionale ».

La mission d'information ne peut que souligner l'importance **d'inclure dans les outils de planification locale** non seulement les flux, mais les **stocks de marchandises**, afin de faciliter l'implantation de zones logistiques et d'entrepôts aux endroits pertinents.

Les régions peuvent être stratégiques pour la localisation d'entrepôts de distribution internationaux ou nationaux et les plateformes de groupage-dégroupages, qu'il importe de localiser sur les axes de transport massifiés. Il importe qu'elles soient étroitement en lien avec les métropoles afin de définir un maillage adapté, qui s'articule avec l'échelon urbain. Les EPCI peuvent faciliter l'implantation de centres de distribution urbaine ou rurale et d'espaces logistiques en ville, à travers les SCoT.

Les travaux de la mission d'information ont souligné l'importance de la mise en place d'instances de dialogue entre acteurs publics et privés en matière de planification logistique. La France a récemment initié une démarche pertinente à ce titre, au travers du **programme « InTerLud » piloté par l'Ademe** qui mise sur la sensibilisation des acteurs locaux aux enjeux de la logistique, leur formation, la mise à disposition d'outils et surtout

¹ Cf Annexe V.

l'accompagnement des territoires dans la conduite d'innovations logistiques. Pour ce faire, il prévoit le déploiement, d'ici 2022 et dans 25 métropoles, de **chartes urbaines de logistique durable** co-construites par les acteurs locaux.

PROPOSITION N° 33 : Utiliser le levier de la commande publique pour mutualiser les livraisons du dernier kilomètre par quartier dans les communes les plus denses.

PROPOSITION N° 34 : Favoriser une planification stratégique des plateformes logistiques au niveau local, dans un double objectif de :

- faciliter la localisation d'entrepôts et de plateformes multimodales dans des lieux pertinents et si possible à proximité d'axes de transport massifiés (points d'arrivée de train ou barges) ;

- pour les plateformes de transport combiné, favoriser une localisation dans un périmètre allant de 50 à 100 km des centres urbains afin de faciliter la mutualisation et la massification des flux.

2. Sensibiliser et responsabiliser le consommateur sur l'impact environnemental des livraisons liées au e-commerce

Le commerce en ligne connaît un essor important depuis dix ans au détriment du commerce « physique » en magasin : le chiffre d'affaires d'e-commerce, qui était de 13 milliards d'euros en 2010, atteint 112 milliards d'euros en 2020, ce qui représente une hausse de 14 % en moyenne par an. En comparaison, le commerce en magasin a cru de 1,4 % par an depuis 2010. **Aujourd'hui, le e-commerce représente 13 % du commerce de détail en France.**

Cette tendance a été fortement amplifiée par la crise sanitaire, du fait des confinements successifs et de la fermeture de nombreux commerces physiques. En 2020, le marché du commerce en ligne de biens a représenté 63 milliards d'euros, soit une hausse de 37 % par rapport à l'année 2019 où ce chiffre s'établissait à 46 milliards d'euros. En 2020, la vente en ligne a crû de 37 %, soit une hausse deux fois plus forte que celle observée annuellement avant la crise sanitaire.

Dans son récent rapport relatif au commerce en ligne, l'Inspection générale des finances¹ observe qu'**environ 1 milliard de colis sont désormais livrés chaque année en France**, ce qui représente 4 millions de colis par jour.

Or, l'atomisation des achats par internet (la valeur du panier est passée de 90 euros en 2011 à 59 euros aujourd'hui), la hausse de leur

¹ France Stratégie, IGF, CGEDD, *Rapport Pour un développement durable du commerce en ligne, février 2021.*

fréquence (une personne procédait en moyenne à 1,2 achat par mois en 2011, contre 3,5 fois aujourd'hui), conjuguées au caractère dominant de la livraison à domicile, ont pour effet d'accentuer les **phénomènes de congestion en ville**. À cela s'ajoute le **raccourcissement des délais de livraison** (la livraison en 24 à 48 h étant très fréquente), facteur aggravant de la pollution atmosphérique selon certaines études¹. En effet, la rapidité de la livraison génère des flux de transports plus nombreux et peu optimisés, avec des camions moins remplis, là où une livraison lente pourrait faciliter la mutualisation.

L'ampleur du phénomène de livraison du e-commerce a conduit la mission d'information à organiser une large **consultation en ligne**, afin de mieux appréhender les attentes des consommateurs et d'identifier des mesures destinées à réduire l'**impact environnemental des livraisons du e-commerce**.

D'un point de vue méthodologique, cette consultation a permis de rassembler les opinions de 2 709 personnes, mais n'a pas vocation à constituer une étude scientifique sur ce sujet. L'échantillon interrogé comprend uniquement des personnes ayant, sur la base du volontariat, répondu au questionnaire mis en ligne par le Sénat. Ce sondage ne peut donc être vu comme représentatif de l'ensemble de la population française. Il ressort que les personnes ayant répondu à la consultation sont, en majorité, sensibles aux questions environnementales, **79 % d'entre elles ayant déclaré que les « critères environnementaux » jouent un rôle dans leurs « habitudes générales de consommation »**.

Résultats de la consultation en ligne²

2 709 personnes ont pris part à la consultation en ligne. L'étude des résultats démontre les tendances suivantes s'agissant du profil des répondants :

- la majorité (62 %) d'entre eux a entre 20 ans et 40 ans (36 % ont entre 20 et 30 ans et 26,28 % entre 30 et 40 ans), tandis que 12,74 % ont entre 40 et 50 ans et 15,65 % entre 50 et 65 ans. Seuls 6,57 % des répondants ont plus de 65 ans ;

- plus de la moitié d'entre eux vit en milieu urbain (58 %), un quart en zone rurale (26 %) et 8 % à la périphérie d'une ville ou d'une agglomération ;

- 60 % des répondants achètent sur internet une ou plusieurs fois par mois, et 13 % une ou plusieurs fois par semaine ;

- la livraison à domicile est la plus populaire (57 %), suivie du point relais (39 %). Le *click and collect* n'est pas entré dans les habitudes (1,62 %).

¹ Institute for Transportation Studies, 2020.

² Cf. annexe VII.

Outre les données quantitatives issues des questions fermées (telles que « Vous estimez-vous suffisamment informés de l'impact environnemental de la livraison lorsque vous effectuez un achat sur internet ? » ou « la gratuité de la livraison est-elle un critère important pour vous ? »), la consultation a donné lieu à des réponses écrites intéressantes permettant d'exprimer le point de vue des répondants et leurs suggestions. La mission d'information se réjouit de la richesse de ces contributions qui ont permis d'étayer ses travaux et d'appuyer nombre des propositions qu'elle formule dans le présent rapport.

Voici une courte sélection de ces contributions :

Sous quelle forme (ex. : estimation des émissions de CO₂ induites par chaque solution de livraison/proposition d'une solution de livraison « éco-responsable » parmi les options de livraison disponibles, etc.) souhaiteriez-vous être informés de l'impact environnemental des choix de livraison proposés ?

« Proposition d'une solution de livraison "éco-responsable" parmi les options de livraison disponibles, par exemple choix d'une livraison groupée/optimisée afin d'atteindre un certain nombre de livraisons dans un secteur ou un point relais donné, en acceptant en contrepartie un délai un peu plus long (du moins pour les premiers acheteurs). [...] »

« En fonction de la distance entre l'entrepôt et le client, un calcul devrait être fait pour indiquer comme le fait la SNCF la consommation de CO₂. La complexité du calcul réside dans le transport de masse depuis le fabricant jusqu'à un hub puis d'un hub à une plateforme régionale, puis la livraison du dernier kilomètre. Attention, le produit pour sa fabrication peut avoir fait plusieurs fois le tour du Monde et celui-ci doit être pénalisé. »

« Quelque chose de très simple de type smileys vert/orange/rouge ou score entre 1 et 5. Un peu comme avec l'application Yuka. Je ne pense pas passer plus de quelques secondes à étudier cet aspect. Il faut que ce soit ultra simple. »

Quel(s) critère(s) pourrai(en) t être déterminant(s) dans votre choix d'un mode de livraison lent ?

a) Payer un prix de livraison minimum

b) Réduire l'impact environnemental de la livraison

c) Autre

« Responsabiliser le consommateur et la société de e-commerce en prenant en considération le type de commande et la taille de la société (Amazon a un pouvoir plus grand qu'une petite PME) en jouant sur un prix minimal de livraison ou une taxe équivalente reversée aux entreprises locales et visant à réduire l'impact environnemental de la livraison. »

« Réduire l'impact environnemental et humain. Pourquoi devons-nous vivre sous la pression constante de la vitesse ? Livrer de plus en plus et de plus en plus vite avec des livreurs qui courent toute la journée pour de faibles salaires et un vidage de tête garanti ! »

« Le suivi et la fiabilité de la livraison. Le besoin immédiat n'existe quasi pas, sauf pour la livraison des repas. Pour certains produits, il est plus important d'être sûr d'être livré à telle ou telle date. La livraison expresse est un besoin alimenté par le fait qu'une fois le produit livré, il n'y a plus d'incertitude de la fiabilité de la commande en ligne. »

Parmi les personnes consultées, près de 60 % ont indiqué effectuer un ou plusieurs achats en ligne par mois. Or, **les livraisons du e-commerce génèrent des externalités négatives environnementales non négligeables** qui ne sont pas prises en compte par le marché de la vente en ligne. **À ce titre, la mission d'information a porté son attention sur trois points qu'elle juge particulièrement problématiques.**

Tout d'abord, les sites de vente en ligne mettent fréquemment en avant la « **gratuité des frais de port** ». La FEVAD indique que la gratuité « *n'induit pas une dévalorisation de l'acte de livraison, tout comme le fait pour un commerçant d'offrir un produit ou de le proposer à prix réduit à un client fidèle, ne constitue pas un acte de dévalorisation du produit* ». Toutefois, la mission d'information estime que la pratique de la livraison gratuite induit une perte de « visibilité » de l'acte de livraison qui est problématique. Comme l'ont indiqué certains acteurs des transports, tels que la société DHL, cette gratuité « *dénigre la valeur ajoutée d'un transporteur, la livraison faisant partie intégrante du service pour une entreprise [de transport]* ». Par ailleurs, la mission d'information considère que cette pratique peut induire des comportements peu vertueux, la gratuité ayant un effet inflationniste sur la demande de biens en ligne et, en conséquence, sur la demande de livraisons.

La mission d'information estime opportun de mettre fin à l'affichage de la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne, pour y substituer le terme « offerte ». Ce changement sémantique présenterait le mérite, comme l'estime par exemple l'entreprise La Poste, « de ne pas laisser sous-entendre au consommateur que les livraisons n'ont aucun coût ».

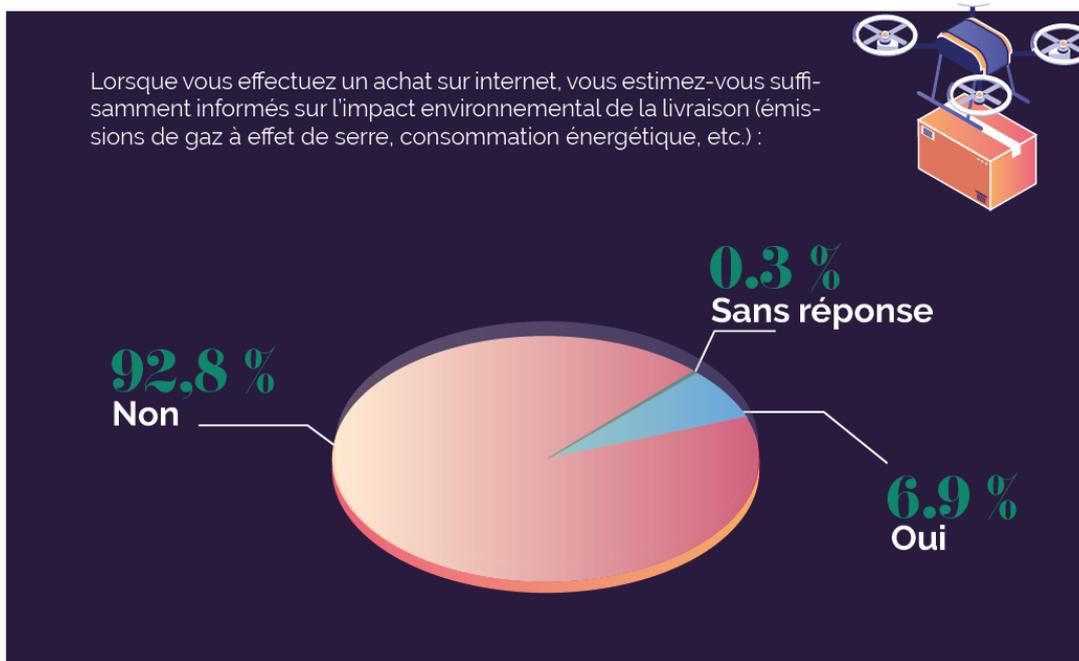
PROPOSITION N° 35 : Interdire l'affichage de la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne et la publicité portant sur la livraison gratuite.
--

En outre, dans une logique de **vérité des prix**, et pour mieux sensibiliser le consommateur au coût de sa livraison, la mission propose de **l'informer sur le coût réel de sa livraison** (qu'il ait ou non à s'en acquitter directement).

PROPOSITION N° 36 : Informer le consommateur sur le coût réel de sa livraison, dans une logique de « vérité de prix ».

L'information du consommateur sur les externalités négatives induites par la livraison est insuffisante, voire inexistante sur les sites de vente en ligne. En effet, aucune indication n'est généralement donnée sur les

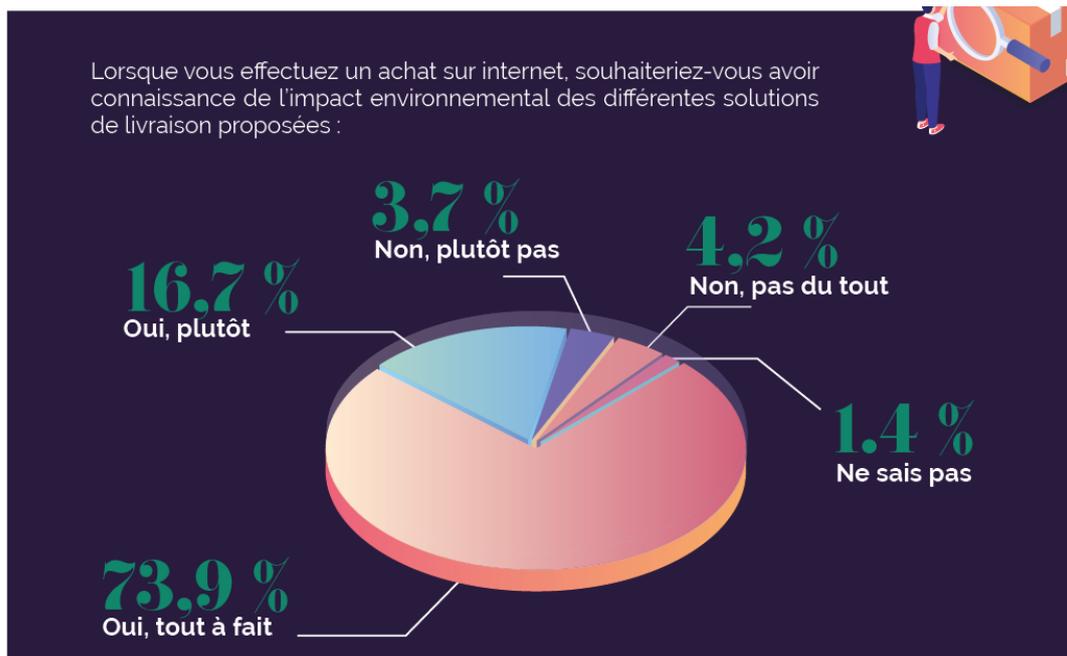
émissions de CO₂ générées par les différentes solutions de livraison proposées. À ce titre, il est intéressant de noter que 93 % des personnes interrogées par la mission d'information lors de la consultation en ligne se sont estimées **insuffisamment informées des conséquences environnementales de la livraison lorsqu'ils effectuent un achat en ligne.**



Source : Réponses tirées de la consultation en ligne du Sénat conduite par la mission d'information (Sénat, mai 2021).

Environ 90 %¹ des personnes consultées ont par ailleurs fait part de leur souhait, lorsqu'ils effectuent un achat en ligne, de **disposer d'une information concernant l'impact environnemental des différentes solutions de livraison proposées.**

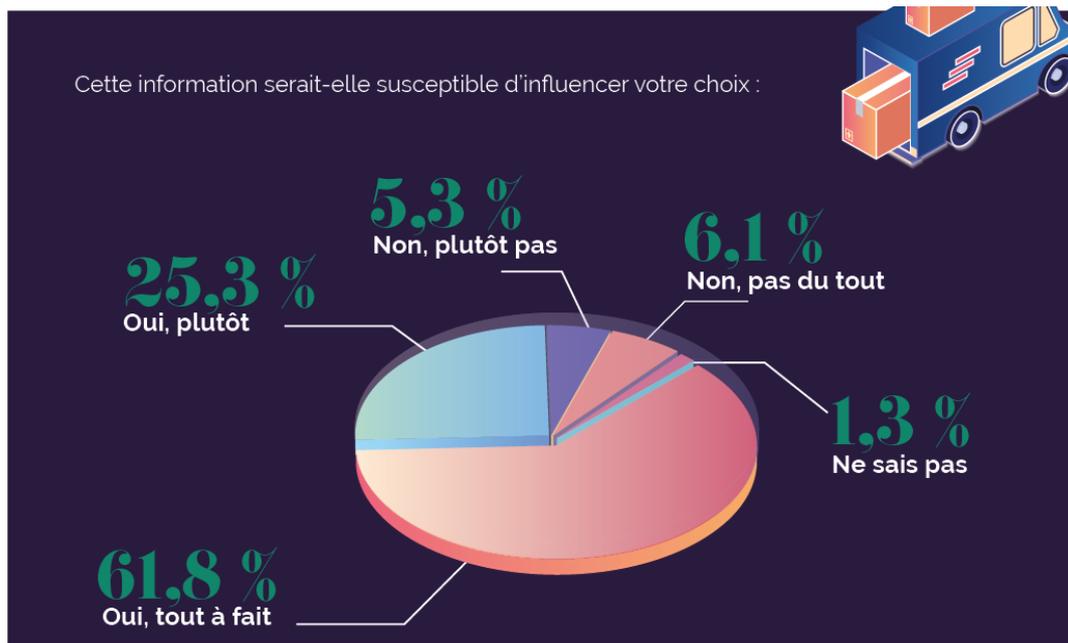
¹ 74 % ont répondu « oui, tout à fait » à la question « souhaiteriez-vous avoir connaissance de l'impact environnemental des livraisons de vos achats en ligne » et 16,76 % ont répondu « oui, plutôt ».



Source : Réponses tirées de la consultation en ligne du Sénat conduite par la mission d'information (Sénat, mai 2021).

Cette information irait dans le sens d'une prise de conscience par les consommateurs de l'impact environnemental de leur comportement de consommation.

De même, La Poste estime qu'indiquer au consommateur le « score carbone » correspondant à sa livraison au moment de son achat, constituerait une piste d'évolution intéressante. Cette idée est confirmée par les résultats de la consultation en ligne, **puisque plus de 85 % des personnes interrogées ont indiqué que cette information serait susceptible d'avoir une incidence sur leur choix du mode de livraison.**



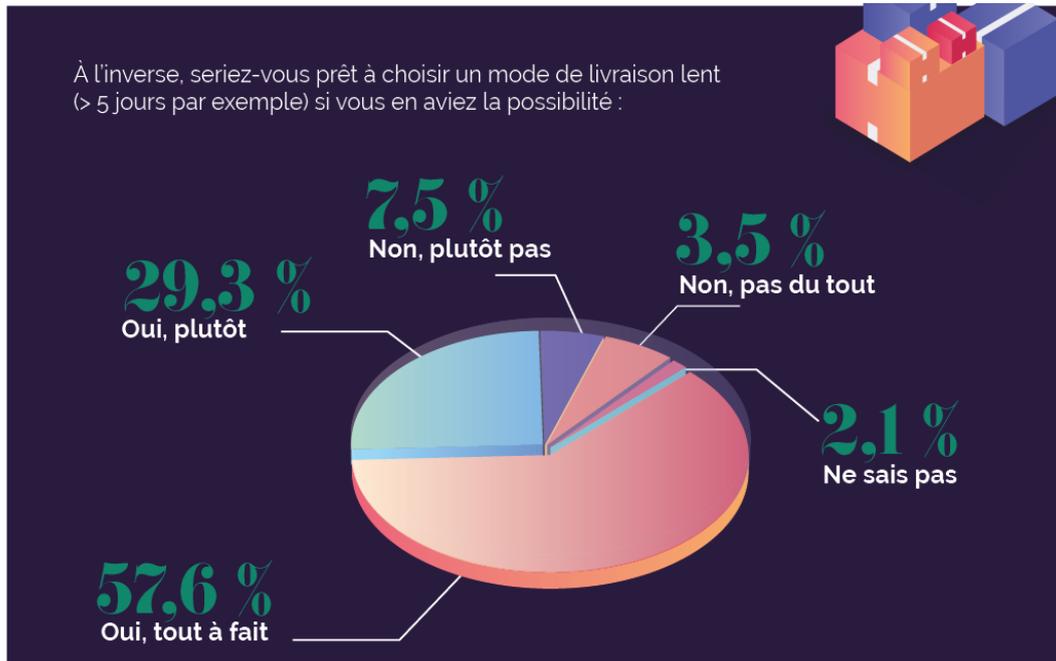
Source : Réponses tirées de la consultation en ligne du Sénat conduite par la mission d'information (Sénat, mai 2021).

Une telle mesure serait le pendant, pour la consommation de services de livraison, de l'« écoscore » proposé à l'article 1^{er} du projet de loi portant lutte contre le changement climatique et résilience face à ses effets pour la consommation de biens. Elle serait susceptible d'inciter à des comportements plus vertueux en matière de livraison. Cet « écoscore » pourrait s'inspirer des travaux effectués par l'Ademe sur la conception de sa « base carbone »¹.

PROPOSITION N° 37 : Afficher le bilan carbone des solutions de livraison proposées sur les sites de ventes en ligne (en tenant compte de la localisation du produit, des délais de livraison proposés et du lieu de livraison), pour permettre au consommateur de moduler son choix de livraison.

Enfin, pour **impulser des comportements plus vertueux en matière de livraison**, le renforcement de l'information du consommateur pourrait avoir pour corollaire la **possibilité de choisir des solutions de livraisons plus « vertes »**. À l'heure actuelle, **les consommateurs ont souvent peu le choix des modalités de livraison proposées**, que ce soit pour le délai ou le lieu de livraison (au domicile, en point-relais, à la Poste...). Dans le cadre de la consultation en ligne, près de **90 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles seraient prêtes à choisir un mode de livraison lent si elles en avaient la possibilité**.

¹ Cf. annexe VI.



Source : Réponses tirées de la consultation en ligne du Sénat conduite par la mission d'information (Sénat, mai 2021).

Pourtant, **près de 90 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles souhaiteraient avoir davantage de liberté quant aux modalités de livraisons¹** (délai, lieu et véhicule servant à la livraison) lorsqu'elles effectuent un achat en ligne. S'agissant du lieu de livraison, l'offre de livraison en point-relais pourrait être développée au niveau local grâce à une action volontariste des collectivités territoriales, la LOM² ayant affirmé leur rôle en matière d'organisation du transport de marchandises et de logistique urbaine afin, notamment, de réduire la congestion urbaine et la pollution.

PROPOSITION N° 38 : Donner au consommateur le choix entre plusieurs options de livraison, notamment en termes de délai.

PROPOSITION N° 39 : Expérimenter dans les communes denses la possibilité d'installer des casiers dans des espaces dédiés à la disposition des particuliers pour la récupération de leurs colis.

¹ 55 % ont répondu « oui, tout à fait » et 35 % ont répondu « oui, plutôt » à cette question.

² 3° du II de l'article L. 1231-1-1 du code des transports, créé par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Enfin, la mission recommande de développer un **label** permettant de **valoriser les entreprises engagées dans une démarche de logistique durable**.

PROPOSITION N° 40 : Valoriser les entreprises engagées dans une démarche de logistique durable, y compris concernant le dernier kilomètre par le développement d'un label.

TRAVAUX EN COMMISSION

Table ronde relative à l'avenir du fret ferroviaire

Réunie le mercredi 9 décembre 2020, la commission a entendu, lors d'une table ronde relative à l'avenir du fret ferroviaire, MM. Franck Agogué, adjoint au directeur des services de transport à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (ministère de la transition écologique), Frédéric Delorme, président du pôle TFMM - Fret SNCF, membre de l'Alliance 4F, et Raphaël Doutrebente, directeur général d'Europorte, membre de l'Alliance 4F, et Mme Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau.

M. Jean-François Longeot, président. – Nous sommes réunis afin de lancer le début des travaux de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, dont la première réunion de cadrage s'est tenue hier.

Il nous a semblé important de commencer ces travaux en prévoyant un premier temps d'échanges, en réunion plénière, autour de l'avenir du fret ferroviaire. Nous sommes très heureux d'accueillir M. Franck Agogué, adjoint au directeur des services de transport à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ; M. Frédéric Delorme, président du pôle transport ferroviaire et multimodal de marchandises au sein de Fret SNCF, et membre de l'Alliance 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur) ; M. Raphaël Doutrebente, directeur général d'Europorte, et également membre de l'Alliance 4F, ainsi que Mme Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau.

Nous aimerions d'abord vous entendre à propos de la situation actuelle et des obstacles qui pèsent sur le développement du fret ferroviaire. Ce dernier constitue l'une des réponses à la problématique de verdissement du transport de marchandises, ses émissions de CO₂ étant environ neuf fois inférieures à celles du transport routier. Pour autant, malgré la volonté partagée d'augmenter sa part modale et les nombreux plans de relance du fret menés par les gouvernements successifs, cette part atteint seulement 9 % en France. Comment chacun d'entre vous, et notamment les opérateurs de fret, expliquez-vous cette situation alors que d'autres pays, comme la Suisse et l'Autriche, ont réussi à atteindre des parts modales de l'ordre de 30 à 35 % ? En ce qui concerne plus spécifiquement les problématiques liées au réseau, en matière d'accès, mais aussi de tarification, pourriez-vous nous expliquer, Mme Delon, quels en sont les grands déterminants et quelles sont les éventuelles difficultés rencontrées par SNCF Réseau pour articuler les circulations dédiées au fret avec les autres activités (voyageurs, travaux, etc.) ?

Après avoir évoqué le présent, pourriez-vous nous dire comment vous imaginez l'avenir du fret ferroviaire ? La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, prévue par la loi d'orientation des mobilités, devra bientôt nous être présentée. Pourriez-vous, M. Agogué, nous en dire plus sur la manière dont elle a été définie et nous détailler ses différents axes ? Vous pourrez également nous exposer les mesures annoncées à l'issue du premier comité interministériel de la logistique (CILOG) qui s'est tenu hier, et de quelles façons ces mesures vont, directement ou indirectement, bénéficier au fret ferroviaire ?

Enfin, en lien avec le point précédent, nous avons suivi avec beaucoup d'attention la création de l'Alliance 4F et la remise de son plan d'actions en juin dernier. Cette alliance est inédite puisqu'elle regroupe à la fois Fret SNCF et les autres opérateurs présents sur le marché. Pourriez-vous nous rappeler les raisons qui ont présidé à sa création et ses principales propositions ?

Mme Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau. – Vous avez évoqué l'importance du réseau pour permettre le développement du fret ferroviaire, dans ses conditions d'accès et dans son modèle de tarification. Tout d'abord, il ne peut y avoir de développement du fret ferroviaire sans un réseau performant.

Durant la période du premier confinement dans le cadre de la crise sanitaire, nous avons, avec les opérateurs, mobilisé tous nos efforts afin de maintenir le maximum de trafic de fret ferroviaire. Cette période, compliquée pour l'économie française, a aussi démontré tout l'intérêt stratégique que représente le fret ferroviaire et l'importance de le développer. Sa part de marché est aujourd'hui faible – vous avez rappelé qu'elle s'élève à 9 % – mais elle est stable, depuis une dizaine d'années environ. L'objectif est maintenant de pouvoir la redévelopper.

Je souhaitais également souligner les enjeux environnementaux du développement du fret ferroviaire en matière de réduction des émissions de gaz à effets de serre, mais aussi tous ses bénéfices sur la réduction de la congestion, du bruit et de l'accidentologie. Ces bénéfices sont trop peu valorisés aujourd'hui dans la stratégie autour du développement du fret ferroviaire.

SNCF Réseau est convaincu que le fret ferroviaire possède des atouts très importants et nous savons que nous devons définir une stratégie spécifique pour accompagner son développement dans les prochaines années.

SNCF Réseau finalise actuellement un nouveau projet stratégique – il sera partagé avec son conseil d'administration dans les jours qui viennent – articulé autour de différents axes, déclinés de façon spécifique pour le fret. Le premier est l'orientation clients, et l'accompagnement des clients dans la réalisation de leurs projets. Le deuxième est la qualité de service et la

qualité de la production : il existe un réel enjeu, côté réseau, pour améliorer la qualité et la stabilité de la production proposée à nos clients. Le troisième axe est l'amélioration du réseau ferroviaire et de sa performance : pas de développement sans réseau performant, notamment le réseau structurant, qui est utilisé par tous les trafics. Tout ce qui pourra être fait pour améliorer et soutenir la performance du réseau sera bon pour le développement du fret ferroviaire. Le quatrième axe concerne le rétablissement de l'équilibre financier de SNCF Réseau, qui est inscrit dans la loi du pacte ferroviaire. L'objectif d'équilibre doit être atteint en 2024 et est aussi une condition indispensable à la réalisation d'un développement « rentable ». Selon moi, ces quatre premiers enjeux sont vraiment nécessaires au développement des trafics, avec les clients.

Aujourd'hui, la tarification appliquée pour les entreprises de fret ferroviaire se résume à la redevance de circulation. Les entreprises de fret ferroviaire s'acquittent d'une partie de cette redevance qui permet de couvrir les coûts de circulation propres à ce trafic. Cette partie est compensée par l'État *via* un « mécanisme de compensation fret ». Globalement, cela représente environ 140 millions d'euros de chiffre d'affaires, versés par les entreprises ferroviaires, et environ 80 millions d'euros versés au travers de la compensation fret. Aujourd'hui, ce qu'on pourrait considérer comme le chiffre d'affaires de SNCF Réseau pour le fret s'élève donc à environ 220 millions d'euros. Le chiffre d'affaires global de SNCF Réseau, quant à lui, s'élève à 6 milliards d'euros en 2019.

Concernant l'économie du système relatif au fret ferroviaire pour SNCF Réseau, le point d'attention est que cette activité de fret ne couvre en réalité que 30 % du coût complet représenté par la circulation de ces trains. Il y a donc un vrai enjeu d'accompagnement du développement du fret ferroviaire sur le plan économique. Dans d'autres pays européens, l'accompagnement par des financements publics du développement ferroviaire est déjà souvent très présent.

Aujourd'hui, 23 entreprises de fret ferroviaire circulent sur le réseau ; 15 opérateurs de transport combiné et toute une série de grands industriels utilisent ce service ferroviaire.

Le plan d'action de SNCF Réseau pour accompagner le développement du fret ferroviaire repose d'abord sur l'accompagnement de la qualité de services. Nous devons accompagner nos opérateurs ferroviaires et les opérateurs de transport combiné en leur proposant des sillons de qualité, sur un réseau qui a besoin d'être renouvelé. Il y a, dans le développement du fret, un enjeu d'investissement très important, qui est fortement relayé par le plan de relance proposé par le Gouvernement, qui couvre aujourd'hui partiellement les besoins d'investissements côté réseau afin de pouvoir répondre véritablement à un développement très fort du fret ferroviaire.

La particularité du réseau est qu'il peut proposer des perspectives de croissance importantes, mais il a de forts besoins de renouvellement. Vous l'avez évoqué, un grand volume de travaux est réalisé sur le réseau. Ces travaux sont indispensables pour maintenir et améliorer la performance du réseau, lequel a absolument besoin d'être rajeuni dans ses composants principaux (voies, caténaires, signalisation) pour répondre aux enjeux de qualité de services de l'ensemble des opérateurs. Soutenir ce modèle économique et permettre ces investissements sur le réseau structurant est absolument indispensable pour développer l'ensemble des trafics et, bien sûr, leur qualité. Le fret ferroviaire est bien évidemment largement concerné.

Il me semble que, parmi les actions engagées par SNCF Réseau sur la qualité de services, l'enjeu principal est l'engagement de faire de la qualité le premier objectif, avant le développement. Tant que la qualité, appelée très fortement par l'ensemble des opérateurs, ne sera pas au rendez-vous, il sera difficile de faire beaucoup plus de quantité. Pour améliorer la qualité, il est essentiel de travailler conjointement sur des objectifs de standardisation et d'industrialisation des trafics, donc d'être à mi-chemin entre des besoins qui sont souvent du « sur-mesure » et en allant vers une offre plutôt de type « prêt-à-porter ».

Ce point est important puisque nous avons, en parallèle, des besoins de développement du fret ferroviaire et beaucoup d'expressions de besoins de développement des trafics voyageurs (nationaux, internationaux ou régionaux). Ces trafics empruntent évidemment le même réseau. Afin d'amplifier le développement et d'améliorer la qualité de services, il est vraiment essentiel que le fret ferroviaire puisse s'intégrer dans cette logique de standardisation. Il est également indispensable que le fret ferroviaire puisse anticiper ses besoins pour qu'ils soient pris en compte en même temps que ceux des opérateurs voyageurs. Cet élément est primordial dans la stratégie autour de la qualité et de la réponse plus fiable et performante que SNCF Réseau peut apporter aux opérateurs de fret.

J'aimerais souligner l'effort important réalisé par l'État en faveur du développement du fret ferroviaire, avec un plan de soutien massif et, à ma connaissance, inégalé pour la filière. Ce plan de soutien s'adresse à la fois aux opérateurs et au réseau, car l'investissement sur ce dernier sert aux opérateurs de fret. Il permet, par exemple, de renouveler des lignes capillaires fret et d'améliorer la connexion avec les ports, lesquels ont besoin d'une desserte ferroviaire performante et de travailler sur l'amélioration des terminaux combinés rail-route.

J'insiste aussi sur la nécessité d'un accompagnement par les collectivités territoriales. Ces dernières peuvent, dans le cadre des contrats de plan État-Région, apporter un vrai soutien dans les investissements propres au ferroviaire. Je pense encore une fois à la desserte des ports. SNCF Réseau travaille avec les ports de façon significative pour améliorer les connexions.

Nous nous engageons, avec les opérateurs et le soutien de l'État, dans différentes actions permettant de mettre en œuvre les propositions faites au travers du plan de soutien au fret ferroviaire. Nous avons un dialogue régulier avec les opérateurs afin d'en définir les modalités précises.

M. Frédéric Delorme, président de Transport ferroviaire et multimodal de marchandises – Fret SNCF. – Je me présente à vous comme Président de Fret SNCF, mais également en tant que membre de l'Alliance 4F, dont fait aussi partie Raphaël Doutrebente.

Fret SNCF est le premier opérateur en France, avec 55 % de parts de marché. En termes de trafic, le groupe SNCF, au sens large, est le deuxième opérateur de fret ferroviaire en Europe, derrière la Deutsche Bahn. Je pourrais donc faire référence à des activités que nous avons en Allemagne, en Espagne ou en Italie, s'il est utile de comparer les situations.

Je vous remercie tout d'abord d'avoir choisi ce sujet, qui arrive à un moment crucial post-crise de la Covid-19. Ce moment a fait émerger, de manière vitale pour notre pays, les questions de souveraineté industrielle et économique, en même temps qu'apparaît un besoin d'engagement écologique et de santé pour nos concitoyens.

Pour une même tonne transportée, par rapport à la route, le fret ferroviaire consomme six fois moins d'énergie (quel que soit le type d'énergie), émet huit fois moins de particules nocives et émet neuf fois moins de tonnes de CO₂. Je tiens tout de même à préciser d'emblée que les deux modes de transport ne peuvent être opposés et que l'avenir du fret passe par la route. Ces deux modes doivent être complémentaires. Néanmoins, pour permettre une transformation radicale du bilan écologique du transport de marchandises, un effort significatif doit être mené sur le transport ferroviaire.

Nos territoires seront d'autant plus attractifs qu'ils seront industriellement performants. La logistique entre les industries est déterminante pour l'attractivité des territoires et leurs connexions en France et en Europe. Aujourd'hui, il existe un vrai risque de décrochage, de ce point de vue, puisque la part de marché du fret ferroviaire est de 9 % en France tandis que la moyenne de l'Union européenne est de 18 % et qu'elle a pour ambition de porter cette moyenne à 30 %. Afin d'être dans la course pour nos territoires et nos industries, la génération qui vient devrait voir la part du ferroviaire quasiment tripler. Un premier jalon fixé par le Gouvernement est d'atteindre 18 % de parts de marché pour le ferroviaire en 2030. Cela signifierait simplement revenir dans la moyenne européenne. Pour y parvenir, il faut tripler le transport combiné en dix ans et presque doubler le transport conventionnel. Le transport conventionnel concerne à la fois des trains complets, mais aussi le système du « wagon isolé », dont Fret SNCF est le principal opérateur et qui consiste à faire rouler des trains mutualisés entre plusieurs industriels sur un système maillé en France.

Monsieur le Président, j'aimerais vous remercier d'avoir eu l'initiative de lancer cette mission d'information. Je m'exprime au nom de tous les membres de l'Alliance 4F en disant que nous sommes très satisfaits du plan de relance engagé par le Gouvernement. Tout d'abord, la méthode a changé. En février, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), au nom de l'État, a fait appel au secteur, ce qui est nouveau : le secteur a formulé les propositions pour constituer ce plan de relance.

Ces propositions ont débouché sur un rapport 4F, remis au ministre des Transports à la fin du mois de juin. Ce rapport se divise en trois volets : la survie, la sauvegarde et le développement. Le premier axe est celui de la survie, car l'année 2020 a été rude pour tous les opérateurs de fret : avec une baisse d'activité très forte qui a pesé sur notre économie. Nous considérons que la sauvegarde est le plan acquis à ce stade. La question du développement est sûrement un point de débat que nous devons avoir.

Ce plan est donc inédit, car 170 millions d'euros par an d'aides d'État concernent l'exploitation. À court terme, un milliard d'euros concernent le réseau, spécialement pour le fret (voies de service, triages, lignes capillaires, amélioration des terminaux). Notons aussi l'existence de 210 millions d'euros afin d'accepter un surcoût des travaux d'investissements sur le réseau pour permettre de libérer des sillons de qualité, donc de faire de la place aux trains de fret. Les plans précédents étaient généralement très orientés vers les infrastructures. Ce plan contient d'autres dimensions même s'il s'agit d'une amorce pour rejoindre la Belgique, la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne, qui investit très franchement sur le fret ferroviaire.

Afin d'ouvrir le débat avec vous, j'aimerais évoquer les trois conditions de réussite à explorer.

La première porte sur l'inscription dans la durée. Le plan concerne les toutes prochaines années. Néanmoins, concernant le ferroviaire, il faut s'inscrire dans un temps long. La question de la pérennité des aides annuelles se pose : si ces aides n'existent qu'un an, l'impact sera faible ; si elles sont récurrentes, l'impact sera réel. Dans son rapport, 4F avait proposé des investissements sur l'infrastructure pour la période 2025-2030. Nous devons quasiment décider dès maintenant d'étudier, d'amorcer ou d'aller chercher des financements européens pour 13 milliards d'euros. En effet, si nous souhaitons écouler le trafic dans les dix prochaines années – d'autant plus avec la cohabitation des voyageurs –, d'importants travaux seront à faire sur le réseau. Quinze plateformes multimodales supplémentaires seront nécessaires, de même faudra-t-il désaturer les nœuds de Lille, Lyon et Paris, améliorer l'accès aux ports, faire du gabarit et organiser des trains longs et plus performants.

La deuxième condition de réussite concerne la question suivante : comment prendre en compte, dans une économie moderne, l'évaluation des co-bénéfices représentés par la baisse des émissions de tonnes de CO₂, qui sont valorisables aujourd'hui, ou l'amélioration de la lutte contre la pollution, la réduction des morts prématurées et la décongestion des routes ? Cela a une valeur sociétale. Comment l'intégrer dans l'économie moderne ? L'Alliance 4F a remis un rapport, commandé à Altermind, que nous vous adresserons après notre audition. Ce rapport peut engager le débat sur la façon de concilier concrètement économie et écologie d'un point de vue financier.

La troisième condition de réussite est la nécessité d'embarquer tout l'écosystème. Ce processus ne peut pas être juste une relation entre les opérateurs et l'État, mais est beaucoup plus large que ça. En plus des opérateurs qui doivent délivrer un service de qualité, toute une industrie ferroviaire a un gisement énorme d'innovations sur le fret ferroviaire, avec tous les emplois qui vont avec. SNCF Réseau doit être capable d'offrir des sillons dans le marché pour améliorer la qualité et la productivité du fret ferroviaire. Les chargeurs comptent également, car il leur revient de choisir entre la route, le rail ou le fluvial. Je peux également évoquer les ports, ainsi que les transporteurs routiers, indispensables au transport combiné. Le routier est le client du ferroviaire, c'est son étalon. Nous devons nous demander quelles mesures incitatives complémentaires pourraient venir favoriser cette mutation vers un transport propre, lequel serait l'épine dorsale d'une logistique plus performante.

Un autre point important concerne les territoires, qui doivent être associés à l'évaluation des besoins. L'Europe, c'est le *Green Deal*. L'État, c'est le plan de relance. Je crois que le débat concerne la façon dont sont perçus les besoins des territoires, la manière dont ils remontent et comment nous concilions les trois besoins (territoires, État, Europe) dans un pays où les territoires sont très divers. En effet, ces territoires sont agricoles, portuaires, industriels, urbains ou alpins et ils n'ont pas exactement les mêmes besoins. Une vision planifiée associant toutes les parties prenantes sera dès lors nécessaire.

Enfin, le ferroviaire est d'autant plus performant que le réseau est densifié. Je parle là à la fois du réseau ferré national et de notre réseau d'exploitants. Plus il y a de wagons dans les trains, plus les trains sont denses et plus le rendement est croissant d'un point de vue économique. Nous avons tous une partie de la carte à jouer pour ça.

M. Raphaël Doutrebente, directeur général d'Europorte. – Je ne vais pas répéter les points importants soulignés par Frédéric Delorme. J'aimerais simplement préciser le cadre de mon intervention.

Europorte est le plus grand des petits opérateurs, et SNCF Fret l'opérateur le plus important sur le réseau. Rien n'empêche, cependant, une

concurrence saine dans un marché ayant de vrais besoins, d'autant qu'Europorte emploie 900 salariés et représente 250 circulations par semaine.

Pour ma part, je m'inscris dans l'après du plan 4F qui a été initié. La Bretagne, où j'habite, a été désenclavée au siècle dernier, grâce à l'action des politiques. Le fret ferroviaire doit l'être aussi. Le fret ferroviaire est peu connu, souvent corrélé à la SNCF, alors qu'il existe un certain nombre d'opérateurs sur le réseau. De plus, de grands industriels sont présents en région et possèdent des sites peu ou mal raccordés au réseau, en dépit des efforts des régions. J'ai en tête l'exemple d'un industriel important dans l'Ouest, qui a du mal à développer son activité pour couvrir le Grand Paris, car son site est mal raccordé. La région fait évidemment ce qu'elle peut, mais ne dispose que d'un million d'euros, une somme importante, mais insuffisante.

Par ailleurs, pour doubler le fret ferroviaire, il faudra que la route et le rail soient complémentaires. Les régions doivent pouvoir attirer de nouvelles industries. Les projets de plateformes importantes évoquent rarement le fret, mais plutôt l'accès à la route. Pourtant, il est nécessaire d'établir une vraie politique ferroviaire afin d'assurer la circulation des matières et des biens. Frédéric Delorme a dit qu'un grand changement a eu lieu, qui est satisfaisant. Je m'exprime au nom d'Europorte, également en tant que Président de la commission de l'Association française du Rail (AFRA), ainsi qu'au nom de l'Association française des détenteurs de wagons (AFWP) et des Opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). À ce titre, je tiens à saluer les efforts faits par SNCF Réseau.

Mme Delon a indiqué que pendant la crise sanitaire, des points ont eu lieu chaque semaine avec les équipes, dans une situation inimaginable au cours de laquelle nos trains ont continué à circuler. Beaucoup de personnes étaient absentes, mais nous avons pu maintenir une activité économique. Cette activité a été valorisée, bien qu'assez peu relayée par la presse. Elle montre que grâce à l'attelage entre réseau et entreprises ferroviaires, nous parvenons à bien travailler ensemble.

J'insiste néanmoins sur le fait que nous aurions besoin d'un vrai plan, quinquennal par exemple. Un temps long est nécessaire, car les contrats avec des opérateurs ne se concluent pas seulement pour une année ou six mois. Lancer des trains implique qu'une étude de sillons soit menée avec SNCF Réseau. Des investissements en locomotives et en wagons sont également nécessaires. Cet ensemble crée de l'emploi. Grâce à Europorte, nous sommes présents partout, dans toute la France – un peu moins en Bretagne – mais nous allons également vers la Belgique et l'Allemagne. Nous créons des emplois qualifiés en France puisque la formation d'un conducteur s'élève à presque 50 000 euros, que nous prenons à notre charge.

Les industriels nous disent qu'ils pourront bénéficier d'une réduction sur les péages en 2021, mais nous devons envisager les cinq à

dix années qui viennent. En effet, un industriel ne s'engagera pas pour un an et nous ne pourrions pas lui proposer une ristourne sur une année. Ce point est important. Nous avons besoin de pragmatisme de la part de l'État, et de votre soutien, afin que les industriels soient confiants quant au développement du ferroviaire. Encore une fois, le ferroviaire ne peut être opposé au routier, uniquement sur des questions de pollution. Notre territoire se développe. Les investisseurs, à l'étranger et en France, doivent être confiants pour développer des sites industriels. J'insiste sur ce point.

L'idée n'est pas de toujours demander de l'aide à l'État. Nous devons correctement gérer nos entreprises pour leur assurer un avenir. Je tiens à ce point important, car j'ai personnellement participé au redressement d'Europorte. Nous pouvons parvenir à être performants dans ce domaine.

Concernant le *Green Deal* européen, les régions doivent disposer de plus de moyens. Néanmoins, il est important de connaître les ordres de grandeur. Au niveau européen, le *Green Deal* représente 672 milliards d'euros. L'aide se décompose en 312 milliards d'euros de subventions et 360 milliards d'euros en prêts. En ce qui concerne l'État français, sur les dossiers qui ont été ouverts avec 4F, nous devons aller chercher, avec l'aide de la DGITM, 23 milliards d'euros en 2021 et 2022 et 14 milliards d'euros en 2023.

Les autres pays européens ont déjà monté les dossiers et tentent de récupérer cet argent. Le temps file et nous devons accélérer le processus avant le mois d'avril, avec le ministère, pour pouvoir bénéficier de ces fonds. Nous en aurons besoin pour le fret ferroviaire. Nous devons passer à une nouvelle étape.

M. Franck Agogué, adjoint au directeur des services de transport à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (ministère de la transition écologique) – Le Gouvernement est convaincu de l'avenir du fret ferroviaire, d'abord pour des raisons liées au verdissement de son économie. L'autre aspect est l'économie, à travers son industrie, l'activité nucléaire ou la chimie. Durant la crise de la Covid-19, nous avons constaté que toute l'action du fret ferroviaire s'est poursuivie ; elle a été particulièrement bénéfique et nécessaire. Nous devons donc offrir des perspectives au fret ferroviaire.

De premières réponses ont effectivement été apportées, notamment en termes d'exploitation des services de fret ferroviaire, ce qui est assez novateur. Aujourd'hui, dans le projet de loi de finances, un premier volet de soutien, hors plan de relance, de 170 millions d'euros avait été annoncé par le ministre. Ce volet vise à améliorer la compétitivité du rail, mais également le développement de la part modale du fret ferroviaire. Pour 2020 et 2021, la moitié des redevances de circulation nettes est prise en charge par l'État dans son budget. Ces redevances devaient être facturées aux opérateurs et représentent 65 millions d'euros. Une aide à l'exploitation des services de wagons isolés a également été mise en place, qui s'élève à

70 millions d'euros. Par ailleurs, l'aide aux services de transport combiné et le financement d'aides au démarrage de nouveaux services seront accentués.

Enfin, un peu plus classiquement, des mesures d'investissements en faveur du fret ferroviaire ont été décidées. Le volet ferroviaire du plan de relance s'élève à 4 750 milliards d'euros. Cette somme n'est pas négligeable. Si nous ajoutons les 250 millions du plan de relance aux 250 millions de la trajectoire déjà enregistrée à travers la loi d'orientation des mobilités, avec les co-financements qui sont attendus (Union européenne, collectivités), ce plan de relance mobilise un milliard d'euros à court terme, en matière d'investissements sur le fret ferroviaire.

J'insiste également sur les quelques 210 millions d'euros destinés à financer les surcoûts liés à une meilleure prise en compte, par SNCF Réseau, des circulations fret lors des travaux menés sur le réseau ferré. Cette mesure est primordiale pour améliorer la qualité du service de SNCF Réseau, condition essentielle pour le développement du fret ferroviaire.

Les grandes masses des financements sont destinées aux installations terminales, telles que les terminaux de transport combiné, cours de marchandises, accessibilité ferroviaire des ports intérieurs et installations terminales embranchées. Une part sera utilisée pour améliorer le réseau, notamment emprunté par les autoroutes ferroviaires. Nous parlons ici de gabarits et de trains longs. Par ailleurs, la régénération du réseau capillaire fret – qui n'est généralement pas mise en avant – et celles des voies de service et des voies de triage sont également prévues.

La mécanique de ce plan de relance doit se réaliser concrètement, notamment durant les années 2021 et 2022. Je confirme notre volonté de travailler avec les acteurs, notamment 4F et SNCF Réseau. Ces travaux ont bien sûr été initiés dès l'été. Il existe aussi des échanges au niveau régional, certains projets étant parfaitement locaux. L'idée est d'aboutir à un programme complet de ce plan de relance d'ici janvier 2021.

Ces décisions ont été reprises lors du premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) : l'une des seize mesures concerne le fret ferroviaire. Par ailleurs, le CILOG a évoqué le fluvial et la nécessaire action vis-à-vis des ports.

Notre ambition est de doubler la part modale du fret ferroviaire. La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire est prévue par la loi d'orientation des mobilités. Nous y travaillons. La loi indique qu'il faut travailler sur les mécanismes d'aide ou de soutien au transfert modal, le développement du transport combiné, la question de la logistique d'approvisionnement des agglomérations, la modernisation et mutualisation des infrastructures territoriales (voies capillaires, voies de service, installations terminales embranchées, terminaux de marchandises), le développement d'infrastructures de pôles d'échanges de fret multimodaux, le renforcement de la desserte des grands ports maritimes et leur hinterland,

le développement et renforcement des corridors de fret ferroviaire transnationaux.

Le vote de la loi a eu lieu il y a bientôt un an. Comme tout le monde, nous avons été quelque peu bousculés pour organiser la concertation et la façon d'établir cette stratégie.

Je tiens à souligner que nous avons bénéficié du rapport de 4F, évoqué à l'instant, et publié en juin 2020.

Dans le but d'établir une stratégie cohérente qui permette un consensus, nous avons également échangé avec l'Union des Transports publics et ferroviaires (UTP), avec des régions de France, des grands ports maritimes, des associations de chargeurs, mais aussi France Logistique ou des acteurs de l'innovation. Sur 24 entités sollicitées, nous avons déjà reçu vingt réponses.

Nous arrivons au bout de ce processus. À court terme, nous devons encore préciser des points avec nos partenaires. Nous pensons pouvoir produire un document qui puisse être discuté avec tous, en janvier prochain.

Mme Nicole Bonnefoy, rapporteure de la mission d'information –

Ma première question est assez prospective. Les travaux de la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes ont souligné que le commerce européen et mondial connaît de profondes mutations, accélérées par la crise sanitaire de la Covid-19. Quelles seraient, selon vous, les conséquences de ces évolutions sur le développement du fret ferroviaire en France ? Prévoyez-vous des évolutions du trafic de marchandises des différents axes ferroviaires français ? Comment le fret ferroviaire intègre-t-il les problématiques de développement de la logistique urbaine, et de prise en charge du dernier kilomètre ?

Ma deuxième question concerne l'articulation entre le fret ferroviaire et le transport fluvial. La combinaison de ces modes de transport est attractive par la complémentarité et la faible empreinte environnementale de ces deux modes de transport. Selon vous, quels sont les principaux obstacles techniques et financiers qui empêchent le développement de ce transport multimodal ? Que pouvez-vous nous dire de plus sur la réflexion pour le report modal qui a été engagée par Voies navigables de France (VNF) et SNCF Réseau ?

Enfin, je souhaite aborder le fret ferroviaire sous l'angle des politiques européennes. La Cour des comptes européenne porte sur le fret ferroviaire européen un diagnostic similaire à celui que nous portons sur le secteur en France. Elle alertait, en 2016, sur le fait que le transport ferroviaire de marchandises de l'Union européenne n'est toujours pas sur la bonne voie. Quelles sont vos attentes au niveau européen pour réussir à inverser la dynamique dans le secteur ?

M. Rémy Pointereau, rapporteur de la mission d'information –

Ma première question porte sur le verdissement de la flotte ferroviaire française. Nous savons que le fret ferroviaire est plus économe en énergie et moins émetteur de gaz à effet de serre que d'autres modes de transport. Le fret ferroviaire comporte, bien évidemment, de nombreux atouts environnementaux. Néanmoins, d'importants progrès restent à faire. À titre d'exemple, actuellement un quart du matériel roulant fonctionnerait avec des moteurs diesel. S'agit-il d'un sujet de préoccupation pour vous ? Pouvez-vous quantifier les investissements nécessaires à ce verdissement ? Vous avez parlé de plan de relance ; ce dernier vous a peut-être donné davantage de moyens pour investir. Quelles sont les pistes technologiques envisagées par la filière industrielle ?

Je souhaite également vous interroger sur les différentes retombées économiques de l'activité du fret ferroviaire. Ce sujet me paraît important. Disposez-vous d'estimations des effets économiques directs et indirects qui seraient induits par un accroissement de l'activité du fret ferroviaire ? Êtes-vous en mesure de les comparer à ceux observés pour les autres modes de transport de marchandises ?

M. Raphaël Doutrebente. – Je peux répondre à la question sur la partie investissements et sur l'aspect écologique. N'imaginons pas que nos locomotives fonctionneront à l'hydrogène dès demain. L'hydrogène est souvent évoqué comme une piste d'avenir, mais plus de 99 % de son origine est actuellement fossile. Beaucoup de progrès techniques restent donc à faire. Nous avons évidemment beaucoup de locomotives diesel, mais également de nombreuses locomotives électriques. Dans mon entreprise, 80 % des trafics sont sous caténaires, ce qui signifie que nous avons la possibilité, avec nos locomotives, de capter l'électricité.

Par ailleurs, des pistes existent, que nous étudions en ce moment. Nous travaillons avec des industriels, notamment avec le groupe Avril, qui a aussi travaillé avec le groupe SNCF. Nous souhaitons faire rouler nos locomotives puisque les moteurs, aux normes Euro 6, permettent de lancer ce type d'expérimentations. La crise nous oblige aussi à accélérer et cela fait partie de nos projets d'avenir.

Vous soulevez également un problème important, qui est l'investissement futur. Avec le développement du fret ferroviaire, l'association française en charge de l'industrie ferroviaire – notamment les grands opérateurs et grands constructeurs de locomotives tels Alstom – a aussi besoin d'investir.

De nombreux effets d'annonces sont faits au sujet de l'hydrogène. Ils sont évidemment importants puisqu'ils permettront de développer cette technologie. Cependant, l'hydrogène doit être vert et nous ne disposerons pas d'hydrogène dès demain ni de locomotives susceptibles de fonctionner à

l'hydrogène. La construction de nouveau matériel devra utiliser de nouvelles technologies, ce dont nous devons tenir compte.

Des technologies hybrides existent aussi, mais elles en sont encore à leurs prémices et nous n'avons pas encore choisi d'investir dans ce domaine. L'entreprise que je dirige a beaucoup investi dans de nouvelles locomotives. L'hybride est peut-être une solution, mais elle n'a de sens que si vous êtes à 90 % en électrique et à 10 % pour le *last mile* en diesel, pour l'arrivée sur les sites. Ces locomotives coûtent environ 5 millions d'euros pièce. Là aussi, il est nécessaire que les opérateurs européens (notamment les groupes Stadler et Alstom) puissent bénéficier d'une volonté de l'État et des régions de développer cette activité.

Mme Isabelle Delon. – Globalement, l'ensemble du trafic ferroviaire génère dix fois moins de CO₂ que le trafic routier. Il faut évidemment prendre en compte le fait qu'une grande partie du trafic ferroviaire fonctionne sur un mode électrique. Les possibilités de développement concernent aussi ces axes où existe la disponibilité d'une infrastructure permettant l'usage d'un mode électrique pour développer le ferroviaire. Par ailleurs, un train de marchandises permet de remplacer quarante poids lourds. En outre, un train de fret entraîne huit fois moins de pollution de l'air, comparé au trafic routier. Ces chiffres sont peu connus. Il existe un enjeu de sensibilisation de l'ensemble des citoyens. Je crois d'ailleurs que la convention citoyenne a fortement encouragé, par ses propositions, un développement plus important des modes durables.

Nous avons également une responsabilité. Je ferai le lien avec le projet de convention que nous allons signer avec VNF sur le développement des modes durables. Nous avons justement inclus dans ce projet des actions de sensibilisation communes des logisticiens d'aujourd'hui et des logisticiens de demain. Cela signifie à la fois mener des actions de plus en plus coordonnées entre nous vis-à-vis des grands industriels qui réfléchissent à la logistique de demain et qui ont des enjeux de verdissement de leur côté. Ces investissements se préparent souvent dans le long terme. Nous pourrions alors tenter d'influer sur le choix d'une logistique plus ferroviaire ou fluviale que routière et, avec l'ensemble des acteurs (collectivités, État, Europe), sur le positionnement de certaines plateformes multimodales.

J'évoquais le logisticien d'aujourd'hui qui doit construire la logistique de demain. Dans l'action que nous menons avec VNF, nous avons aussi prévu des sensibilisations dans les formations, pour que dans la logistique et dans les formations logistiques, le mode ferroviaire ou fluvial soit aussi davantage pensé à l'intérieur de la chaîne de logistique globale.

Concernant la convention que nous allons signer prochainement avec VNF, SNCF Réseau s'est fortement impliqué pour travailler avec l'alliance 4F et apporter toutes les impulsions ou suggestions de travail en

commun auprès des opérateurs ferroviaires, des opérateurs transport combiné et des chargeurs.

Nous avons aussi souhaité travailler avec VNF en tant que gestionnaire d'infrastructures. Dans ce cas, il s'agit donc plutôt de l'alliance des gestionnaires d'infrastructures, pour partager ensemble plusieurs actions. Ces actions sont assez modestes pour le démarrage. Néanmoins, nous avons vraiment cette ambition de faire peser davantage le choix d'un mode durable pour le développement des marchandises.

Les actions envisagées sont finalement assez simples, comme des listes de marché communes et des analyses des opportunités de complémentarité renforcée entre nos deux modes. Il peut aussi s'agir parfois du partage d'informations sur les travaux nécessaires sur nos infrastructures pour assurer leur renouvellement. Nous pouvons ainsi nous assurer que nous n'allons pas faire des travaux au même moment sur le même axe, et donc gêner nos clients communs en ne leur offrant pas de possibilités d'alternatives. Nous serons ainsi en mesure de mieux nous coordonner et donc permettre des alternatives qui ne sont pas forcément utilisées ou imaginées aujourd'hui. Nous pourrons enfin aller, pourquoi pas, vers un principe d'offre multimodale ferroviaire-fluvial.

J'aimerais aussi insister sur le fait que cette alliance entre VNF et SNCF Réseau est partie des territoires et notamment de l'axe Seine (la Normandie et l'Île-de-France). L'axe Seine avait bien identifié des enjeux de complémentarité entre le fluvial – je pourrais même dire les ports – et le ferroviaire. Des investissements ferroviaires importants existent cependant sur cet axe avec la modernisation de Serqueux-Gisors, comme un nouvel axe alternatif pour le trafic ferroviaire. Nous avons vraiment identifié des leviers d'action communs. Le contrat que nous signerons prochainement porte à la fois sur les enjeux territoriaux et nationaux, afin de développer la part modale des modes durables et massifiés.

M. Frédéric Delorme. – Dans la vision du développement, il y a les grands axes, les nœuds du réseau et la capillarité pour drainer les trafics, par la route ou par le rail, vers ces grands axes, ayant eux-mêmes des nœuds.

Nous travaillons avec SNCF Réseau sur la question des grands corridors français qui écoulent beaucoup de trafic, en lien avec tout type d'opérateurs, et qui permettent d'accéder au réseau européen. Il se trouve qu'en France, un des points faibles est la saturation des nœuds comme Lyon ou l'Île-de-France. La Bretagne sait bien que l'envoi de marchandises ferroviaires depuis la Bretagne se joue à Paris. D'autres zones, telles que Lille, sont saturées et le seront de plus en plus.

Par rapport à l'Europe, nous avons intérêt à défendre cette particularité française. Il est inutile d'investir sur le *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), le nouveau système de signalisation sur le

réseau, si les nœuds sont saturés. Nous avons un vrai problème en France, afin de parvenir à désaturer les nœuds du réseau européen.

Par ailleurs, concernant les autres types de nœuds, qui sont multimodaux, vous avez eu tout à fait raison d'évoquer les ports et le fluvial. Tout d'abord, 4F est très proche de VNF et de Thierry Guimbaud, son directeur général, avec lesquels nous travaillons. Nous nous appellerons peut-être 5F un jour. Cela a été évoqué. Pour le moment, il s'agit de coopération volontaire. Dans l'évolution de la conception logistique, nous devons pouvoir passer facilement de la barge du bateau au train. Or il existe souvent des ruptures de charges. C'est compliqué lorsque nous voulons avoir les faisceaux. Il s'agit donc d'un point de progrès. Par ailleurs, il y a les automatismes. À Duisbourg en Allemagne, la plateforme multimodale est hyper performante et très automatisée. La question du soutien à l'investissement sera donc importante pour ces plateformes.

Ensuite, concernant le développement du transport combiné, les nœuds représentent aussi quinze plateformes supplémentaires. Ces plateformes terrestres seront, d'ici dix ans, implantées en France. Dans l'idéal, certaines d'entre elles devraient être connectées au fluvial, afin d'être complètement multimodales.

J'en viens à la capillarité, qui est importante. 40 % des trafics ferroviaires passent par des lignes capillaires. Il ne faut pas oublier les petites lignes, car ce sont les petits ruisseaux qui forment les grandes rivières sur les grands corridors. Pour cela, la politique devrait être de favoriser la réouverture des installations terminales embranchées qui dorment, d'améliorer celles qui existent et de penser aux plateformes routières qui sont à proximité - car nous pouvons drainer par la route vers des *hubs* du ferroviaire. En ce sens, le transport routier est un vrai complément.

De mon point de vue, le dernier kilomètre est fondamental dans le travail collaboratif avec la route. Il ne s'agit pas d'un seul dernier kilomètre à proprement parler, mais de dizaines voire d'une centaine de kilomètres. Si le transport routier draine du trafic dans nos régions vers le transport ferroviaire, cela crée de l'emploi en France. L'incitation du tracteur routier à être compatible avec le développement durable (électrique, hydrogène ou gaz) permettra de créer une économie décarbonée et davantage d'emplois en France.

Depuis vingt ans, c'est le transport de pavillons routiers étrangers qui a bénéficié de l'accroissement du trafic de marchandises. Il a été multiplié par onze tandis que celui qui était sous pavillon français était multiplié par deux et demi et le fret ferroviaire divisé par deux. Il faut donc rééquilibrer les parties routières et ferroviaires nationales, créer des emplois en France et travailler la complémentarité. De ce point de vue, le Groupement national des transports combinés (GNTC), qui fait partie de 4F,

est très actif avec la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), pour faire avancer cette idée que le combiné est l'avenir du routier et du ferroviaire en France.

J'aimerais évoquer une solution qui ne coûterait pas cher pour favoriser cette connexion avec davantage de marchandises qui passeraient par la route puis le rail. Elle consiste à favoriser l'utilisation de transports routiers jusqu'à 46 tonnes en dérogation (contre 44 tonnes aujourd'hui) uniquement pour les camions qui amèneraient des marchandises à mettre sur du transport propre, ferroviaire ou fluvial. La dérogation des 44 tonnes avait été initialement envisagée pour permettre ce transfert modal vers le rail. Finalement, elle est devenue généralisée sur tout le territoire. Elle n'a donc pas eu d'impact sur le transfert modal ferroviaire. Cette fois-ci, la proposition est de passer de 44 à 46 tonnes et d'autoriser cette circulation exceptionnelle quand les camions viennent faire quelques dizaines de kilomètres pour amener de la marchandise au rail.

M. Frédéric Marchand. – Hasard du calendrier ou pas, l'Institut du développement durable et des relations internationales ainsi que l'Université Gustave Eiffel produisent cette semaine une note qui s'inscrit parfaitement dans le thème de notre mission d'information et de notre table ronde. Cette note vient compléter les travaux qui ont été menés tout au long de l'année 2020. La note s'intitule *Comment la Stratégie de développement du fret ferroviaire peut renforcer l'ambition du secteur en France ?*

Nous savons que le fret ferroviaire possède des atouts incontestables pour jouer un rôle important dans la transition vers une économie neutre en carbone en 2050. La stratégie de développement du fret ferroviaire doit définir un objectif de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2050, avec des étapes intérimaires (2030 et 2040) cohérentes avec une France neutre en carbone. Les dernières stratégies sectorielles récentes, de 2009, 2012, 2013 et 2016, ont toutes proposé des mesures de développement des infrastructures et d'amélioration de la compétitivité du rail. Ne pensez-vous pas que cette stratégie doit appréhender comment évoluera le contexte d'ensemble : les types de marchandises, avec des évolutions macroéconomiques et sociales importantes et qui se poursuivront, l'organisation des chaînes logistiques, les attentes vis-à-vis des services de transport et les offres alternatives ? Ne pensez-vous pas qu'elle devrait ensuite détailler quelles infrastructures ferroviaires devraient être développées ou non, et sont cohérentes avec les évolutions de son contexte logistique ? Et enfin, ne pensez-vous pas qu'elle doit établir la gouvernance de sa mise en œuvre logistique et son adaptation dans le temps ?

M. Philippe Tabarot. – Vous avez, pour la plupart d'entre vous, participé à notre avis budgétaire. Vous avez été très disponibles et nous avons entendu un certain nombre de remarques pertinentes que nous avons essayé de traduire dans notre rapport pour avis sur le projet de loi de finances.

Mme Delon, je salue la réorganisation actuelle de SNCF Réseau, au niveau national et territorial. À l'heure où nous parlons, vos équipes travaillent sur l'ensemble du territoire national. J'ai une pensée pour celles qui interviennent en ce moment dans la Vallée de la Roya, dans des conditions très difficiles. Elles travaillent sous la neige, dans un chantier particulièrement périlleux. Je peux m'apercevoir que, dans les périodes compliquées, Réseau a des compétences et est particulièrement efficace sur ces chantiers, ô combien difficiles.

Vous aurez véritablement besoin de cette réorganisation de Réseau. Vous avez vous-même dit, Mme Delon, que le réseau et les infrastructures ont un rôle capital. Il s'agit de la base de toute réussite dans le cadre des ambitions de la politique, au niveau du fret ou au niveau du ferroviaire en général, que nous pouvons avoir dans notre pays. Tout passe par les infrastructures et par le gestionnaire de ces infrastructures.

Je rappelle ce que disait le président Farandou : le réseau est en mauvais état, deux fois moins bien entretenu – ou qui mettra, en tout cas, deux fois plus de temps à être régénéré – que le réseau allemand. Le train serait ralenti sur 5 600 kilomètres de voies ferrées, faute d'entretien. La nécessité de faire des investissements sur les lignes capillaires et les lignes de dessertes fines du territoire s'impose donc forcément.

Les budgets annoncés sur le plan de relance semblent rassurants, même si nous aurions aimé encore plus de moyens. Dans cette commission, nous avons proposé un amendement sur les petites lignes ferroviaires. Nous reviendrons nécessairement à la charge sur ce sujet. Nous espérons pouvoir sauver ces petites lignes dans notre pays, car elles sont importantes pour le transport de voyageurs, mais pour le fret également.

Je me demande tout simplement comment vous allez faire. Des travaux conséquents seront menés, puisque des millions d'euros sont annoncés, et même un milliard pour le fret, dans les années à venir. Nombre de lignes dans notre pays seront concernées. Vous devrez tenir les engagements que vous avez pris devant les membres de 4 F. Vous avez notamment dit que Réseau est prêt à participer pour doubler la place du fret ferroviaire dans notre pays en 2030 et pour passer de 9 % à 18 %.

Dans le cadre des transports de voyageurs, vous devez trouver des sillons supplémentaires pour les services librement organisés (SLO) afin que l'ouverture puisse avoir lieu dans de bonnes conditions. Bien sûr, il ne faudra pas réserver les meilleurs sillons pour SNCF Voyageurs et transférer les sillons dont personne ne veut aux concurrents.

Vous devez également proposer des sillons aux régions dans le cadre des transports conventionnés. En outre, les régions ont besoin d'une vision à long terme, à cinq ou dix ans, tout comme les opérateurs qui interviendront pour ces régions.

Enfin, l'État s'est redécouvert une passion pour le train de nuit, et c'est tant mieux. Dans le plan de relance, des sommes lui sont consacrées et certaines lignes sont fléchées telles que Paris-Tarbes ou Paris-Nice. Je lisais ce matin, dans le *Figaro*, que des évolutions se feraient également au niveau européen sur les trains de nuit. Une ligne entre Vienne, Munich et Paris est ainsi annoncée, de même qu'une ligne entre Berlin et Paris dans les années futures.

Je me pose tout simplement une question, par rapport à ces projets et aux moyens qui semblent se dégager notamment de l'État et des différentes collectivités territoriales de l'Europe. SNCF Réseau ne risque-t-il pas d'être le maillon faible des ambitions ferroviaires de notre pays ?

M. Guillaume Chevrollier. – Le développement du fret est une priorité face aux enjeux environnementaux. Dans la région des Pays de la Loire, nous sommes mobilisés dans le cadre du plan de relance. Une étude a été initiée, avec vos services d'ailleurs, pour relancer le fret ferroviaire. En France, le niveau de fret a été divisé par deux en trente ans. Aujourd'hui, nous prenons le chemin inverse. Cette politique de l'essuie-glace est d'ailleurs assez fréquente.

Je souhaite vous interroger sur le travail que vous menez en lien avec les transporteurs routiers, les grands acteurs du secteur, mais aussi les petites et moyennes entreprises (PME), qui sont nombreuses dans mon territoire. Comment articuler ce changement d'orientation stratégique ? S'il y a une montée en puissance du fret ferroviaire, cela aura des incidences sociales très fortes. Quel travail mener avec ces entreprises de transport routier ?

Ma deuxième question portera sur les petites lignes du territoire. Vous avez évoqué le réseau capillaire fret. Le réseau des petites lignes pour les voyageurs est également beaucoup cité. Pour le fret, quelle est votre vision sur ces petites lignes et notamment celles qui pourraient être en impasse sur une trentaine de kilomètres ? Comment voyez-vous leur pérennité dans le temps ? Ont-elles une viabilité ? Quel est leur lien possible avec le transport routier ?

Mme Isabelle Delon. – Merci de vos questions et de l'hommage rendu aux équipes de SNCF Réseau. Je pense effectivement que les équipes sont, avec les acteurs territoriaux, très mobilisées pour essayer de rétablir un trafic normal sur cette ligne. Cette ligne a d'ailleurs démontré tout son intérêt territorial et de desserte locale dans un territoire dont il faut reconnaître qu'il est quelque peu difficile d'accès. En raison du contexte, les accès routiers sont aussi extrêmement perturbés. Merci de cet hommage à l'engagement des cheminots.

Je me réjouis de vous entendre être l'avocat du gestionnaire d'infrastructures, en mettant en lumière tous les défis qui sont les nôtres dans les prochaines années. C'est d'abord le signe qu'il s'agit d'une véritable

demande ferroviaire, pour les trafics voyageurs, longue distance, régionaux ou de très grande proximité, comme nous pouvons essayer de les développer avec les collectivités territoriales sur les grandes métropoles. Je pense qu'il s'agit d'un élément très porteur.

Cela représente aussi un défi pour nous, car le réseau est unique. Le principe du transport guidé, où on ne se double pas comme sur une autoroute, régule le système avec un certain nombre de principes de fonctionnement. Ce système exige une espèce de règle du jeu partagée. Il exige même une « discipline collective » afin de bien utiliser le réseau dans toutes ses possibilités et potentialités. Il est également important que chacun trouve des réponses dans son utilisation du réseau tout en faisant en sorte qu'il existe un équilibre entre les besoins du fret, des trains de nuit, du transport régional ou quotidien.

Comment allons-nous faire ? Nous ne pouvons formuler une réponse immédiate. J'aimerais cependant rappeler quelques éléments sur le contexte.

Le plan de relance de plus de 4 milliards d'euros permet à SNCF Réseau de maintenir, en 2021, les 2,9 milliards d'euros d'investissements prévus pour la régénération du réseau. Ces 2,9 milliards d'euros étaient prévus, mais ils étaient menacés avec la crise de la Covid-19. Cette année, SNCF Réseau a perdu environ un milliard d'euros de recettes. Notons que les recettes de SNCF sont entièrement dédiées aux investissements de régénération du réseau. Grâce au plan de performance, on peut maintenir ce niveau d'investissements en 2021 pour générer et renouveler le réseau. Cela bénéficie à tous les opérateurs qui circulent et, évidemment, à toutes leurs parties prenantes.

Néanmoins, ce niveau d'investissements n'est pas suffisant pour entretenir les presque 30 000 kilomètres de lignes du réseau. Une expertise indépendante avait évalué qu'il fallait environ 3,7 milliards d'euros d'investissements chaque année pour remettre à niveau l'ensemble du réseau dans toutes ses composantes. Aujourd'hui, nous dédions principalement les investissements dont nous disposons au réseau structurant, utilisé par tous.

Au-delà de l'enjeu financier, il existe aussi un enjeu technique. Cet enjeu concerne la bonne exploitation du système ferroviaire, la bonne articulation des demandes des différents opérateurs de transports et la bonne exploitation des nœuds ferroviaires et des axes structurants. Ces axes structurants sont extrêmement sollicités par tous les demandeurs opérateurs ferroviaires, mais aussi par les travaux, compte tenu de ce besoin très important de renouvellement.

Cet exercice demande de l'anticipation. Plus nous pouvons anticiper les besoins futurs et plus nous pourrions préparer les conditions de la réalisation de ces nouveaux services. Cela peut parfois être la difficulté du transporteur de fret ferroviaire puisqu'il ne dispose pas forcément de cette

capacité à anticiper ses besoins futurs à trois ou cinq ans. Cela fait partie des éléments sur lesquels nous avons envie de travailler ensemble. Le gestionnaire d'infrastructures a aussi le rôle de projeter les futurs besoins ferroviaires sur le réseau pour essayer de faire de la place pour les opérateurs ferroviaires.

C'est également un défi humain. En effet, il faut développer les bonnes compétences au sein des équipes pour pouvoir répondre à l'ensemble des demandes. Il s'agit aussi d'un changement culturel puisque vous avez évoqué l'arrivée de nouveaux opérateurs, ayant des pratiques parfois différentes de celles que nous connaissons. Il s'agit aussi d'être capable d'écouter leurs attentes, de les accompagner et, tout cela, avec la nécessité de neutralité, d'indépendance et de confidentialité. Ces dernières font partie des obligations de SNCF Réseau.

Je serai assez modeste sur la réponse à la question de M. Tabarot. Je pense néanmoins que le projet stratégique que je rappelais tout à l'heure, dans ses grandes ambitions, vise, à partir de 2021, à répondre de façon progressive à cet enjeu de qualité. La qualité est en effet la première attente des opérateurs, mais aussi de leurs clients (industriels dans le domaine du fret ou voyageurs utilisant les services au quotidien). Je dirais que notre ambition est de progresser ensemble, petit à petit, avec les différentes parties prenantes, sur le chemin de la qualité et du développement.

M. Frédéric Delorme. – J'aimerais revenir sur la question des PME. Il est vrai que le tissu des entreprises est constitué, pour beaucoup, d'entreprises de type PME dans le domaine routier. Il en existe aussi dans le domaine ferroviaire, que l'on appelle les organismes ferroviaires de proximité.

Nous qui sommes pourtant l'opérateur numéro un en France, ressentons des potentiels de partenariats et de modèles différents qui peuvent cohabiter, et notamment sur les petites lignes. Sur ces petites lignes, des entreprises, plus agiles que des grands opérateurs, peuvent être le bon complément pour faire à la fois de la gestion de maintenance d'infrastructures, exploiter le dernier kilomètre, procéder à de la collecte-distribution chez plusieurs chargeurs n'ayant pas beaucoup de marchandises, mais qui, ensemble, peuvent finir par former un train entier. Ce modèle doit se développer dans les territoires. Il existe de nouvelles opportunités pour le faire.

Je vais plutôt parler du domaine routier, au nom du GNTR. Ce dernier est très à la manœuvre pour échanger avec la FNTR. Le tissu routier est fait de PME. Tout d'abord, il faut savoir que la route est le client du rail. Ensuite, il faut considérer que la route est notre référence en termes de qualité et de services. Le premier effort est déjà de satisfaire les routiers quand ils sont clients du rail, afin de donner envie aux routiers de s'intéresser au rail. Cela nous appartient.

Par ailleurs, il est nécessaire d'éduquer pour passer du mode routier classique à un mode routier qui fait du combiné en complément du rail ou du fluvial. Ce n'est pas la même logistique ni la même organisation. Ce ne sont pas forcément, non plus, tout à fait les mêmes compétences. J'ai moi-même pu assister à des échanges entre la FNTR et le GNTC qui montrent que le GNTC est prêt à former les PME afin de démystifier le transport combiné. En effet, faire de la relativement courte distance et du « point à point » sur la longue distance sont deux métiers différents. Pour eux, la question de l'investissement se posera également. Il existe peut-être aussi des opportunités avec ce qu'appelle le quatrième programme d'investissements d'avenir (PIA4). Ce programme peut entrer dans ces financements pour faire la mutation d'un camion adapté à un transport routier longue distance classique à un camion qui tire un conteneur pour rejoindre un *hub* ferroviaire. Tous ces leviers sont encore à activer, mais ils sont extrêmement puissants pour développer le transport multimodal, et notamment la partie décarbonée qu'est le rail.

M. Raphaël Doutrebente. — Par rapport à votre point concernant le réseau capillaire et le développement au niveau de ces réseaux, je crois que les OFP ont un rôle important à jouer. Néanmoins, les opérateurs ferroviaires — que ce soit Fret SNCF ou nous — sont confrontés à un écueil. Cet écueil concerne notamment les céréales, dans le Grand Ouest, le Centre et l'Est : les infrastructures et les accès aux silos sont extrêmement dangereux, avec soit des restrictions de vitesse soit de fortes chaleurs, souvent déclenchées à partir de vingt degrés. Les photographies sont assez impressionnantes. Il n'est plus possible de faire passer un train sur des voies déformées par la chaleur. Lorsqu'il y a 1 600 tonnes à tirer sur une voie capillaire en mauvais état, vous êtes obligé d'arrêter. Je pense qu'il s'agit en effet d'un grand défi pour SNCF Réseau. Mais ce constat est aussi le résultat de nombreuses années porteuses de promesses non concrétisées.

Nous avons besoin d'une vraie volonté avec un plan quinquennal. Ne m'en voulez pas d'évoquer un plan quinquennal, n'y voyez aucune connotation politique de ma part. J'insiste sur le fait que nous pourrions enfin avoir un dossier d'avenir, comme nous avons désormais un Haut-Commissaire au plan. Nous avons vraiment besoin de nous mettre autour de la table et de nous donner les moyens. Chez Europorte, nous réalisons de la gestion d'infrastructures déléguée par Réseau, ce que nous faisons tout à fait correctement, me semble-t-il. Il s'agit d'une responsabilité importante. Néanmoins, nous le faisons et nous savons le faire, car SNCF Réseau nous l'a délégué.

Sur les travaux, un important travail doit être mené, sinon de plus en plus d'industriels ne verront pas la régénération de ces voies. Ces industriels iront chercher des camions, et pas forcément avec des emplois en France. Ils iront chercher des camions très loin parce qu'évidemment, avec la crise, ils sont en grande difficulté pour certains, avec une sorte de volonté de

casser un peu les prix. Ils pourraient être tentés de ne pas aller dans le sens de l'Histoire, en matière d'empreinte environnementale et, surtout, d'avenir pour notre industrie.

J'insiste sur le fait que les céréaliers sont très importants pour nous tous, et jouent un rôle clé sur notre chiffre d'affaires, mais aussi sur les emplois qu'ils créent. Beaucoup de tonnes de céréales doivent être amenées vers les ports, ce que nous faisons. Pour alimenter les grands corridors, nous avons vraiment besoin des voies dans un état adéquat.

M. Franck Agogué. – J'aimerais juste apporter une réponse complémentaire à la question qui a été posée à SNCF Réseau. Lorsque j'entends que le fret ferroviaire fait 250 millions d'euros de chiffre d'affaires sur un chiffre total de six milliards, je me dis que l'incitation n'est peut-être pas si importante que ça. Je me demande s'il ne faudrait pas réfléchir collectivement à des leviers d'amélioration de cette incitation. Ces incitations seraient évidemment positives. Cela fait partie des sujets dont j'aimerais qu'ils soient développés.

Par ailleurs, les questions un peu plus générales de perspectives économiques me donnent l'occasion d'indiquer qu'en parallèle, nous travaillons sur une stratégie nationale portuaire. J'espère que cette stratégie sera prochainement présentée et publiée. J'espère qu'il y aura un comité interministériel à la mer. Tout ce qui sera positif pour la compétitivité, la fiabilité et la fluidité des ports, ne pourra l'être qu'en améliorant tout ce qui peut l'être sur la connexion au réseau ferroviaire français. Ces éléments sont dans la stratégie nationale portuaire et doivent être dans celle du fret ferroviaire.

Mme Martine Filleul. – Vos interventions sont extrêmement positives, marquées par une prise de conscience forte de la nécessité de privilégier le transport de marchandises par des modes générant moins de CO₂. Vous avez – et c'est bien – l'ambition de reconquérir des parts de marché. D'un autre côté, vous semblez avoir maintenant les moyens de remplir ces objectifs, donc tout semble aller pour le mieux dans le meilleur des mondes.

J'aimerais simplement mentionner deux points de vigilance, plus ou moins déjà évoqués par mes collègues.

Le premier point concerne l'humain. Vous avez beaucoup parlé d'économie, mais assez peu de la pâte humaine, sauf pour faire état de l'excellence des équipes de SNCF Réseau. La forte diminution des personnels, depuis de nombreuses années et en particulier chez SNCF Réseau, a été peu évoquée. Dans ma région, si je prends l'exemple de la gare de triage de Somain, ses effectifs se sont réduits comme peau de chagrin au fil des années. Je me demande donc comment vous allez parvenir à construire des compétences et des spécialités tellement importantes dans le domaine du fret ferroviaire.

Le deuxième point de vigilance sur lequel je veux appeler votre attention est la nécessité d'une véritable analyse systémique. Je suis toujours inquiète de notre tendance naturelle française à travailler par tuyaux d'orgue. Nous devons vraiment changer notre logiciel, travailler en articulant de manière privilégiée le fluvial et le ferroviaire, en particulier au niveau des ports. Toujours dans le même état d'esprit, nous devons avoir une vision de l'aménagement du territoire, dans la situation qui est la nôtre aujourd'hui. Avec les moyens dont nous disposons, quels axes seront privilégiés ? Comment allez-vous organiser des chaînes logistiques cohérentes qui nous permettront d'améliorer de manière juste l'ensemble du territoire français ?

M. Étienne Blanc. – À plusieurs reprises, vous avez abordé la question des nœuds ferroviaires et notamment du nœud ferroviaire lyonnais. Aujourd'hui, entre les ports d'Europe du Nord et les ports du sud de la France, tout passe par le couloir rhodanien puis traverse Lyon et la gare de la Part-Dieu. Le trafic qui provient de la péninsule ibérique en direction de l'Europe de l'Est passe aussi par la gare de la Part-Dieu. Cela pose un véritable problème, à la fois pour le fret et pour les TER.

L'Europe a justement décidé de financer massivement le projet Lyon-Turin, qui est en réalité un projet européen. Ce projet permettra de mieux relier la péninsule ibérique à l'Europe de l'Est. L'Europe augmente ses participations sur le tunnel de base. Elle a aussi récemment annoncé qu'elle était prête à financer les voies d'accès au Lyon-Turin. Pour être clair, cela signifie que l'Europe serait en mesure de financer une partie du contournement est de l'agglomération lyonnaise, au même titre qu'elle pourrait financer une grande partie de l'accès à ce réseau ferroviaire nouveau (depuis Grenoble, Chambéry et le sillon alpin).

Ma question est donc simple. Aujourd'hui, du fait de ces financements européens, SNCF Réseau considérera-t-il que les investissements sur ce secteur sont devenus prioritaires et que, du fait des financements européens, le contournement de Lyon est aujourd'hui possible ? Je rappelle que les collectivités territoriales ont accepté d'y apporter une part à hauteur d'un milliard d'euros.

M. Stéphane Demilly. – Nous avons tous constaté que le transport par rail concerne 9,9 % des marchandises. Le deuxième constat, plus alarmant, est que la part modale du transport ferroviaire n'a cessé de diminuer ces dernières années. À titre d'exemple, en 1974, 46 % des marchandises étaient transportées par rail contre 30 % dix ans plus tard. Ce chiffre est aujourd'hui supérieur à 9 %, comme je viens de le dire. C'est beaucoup moins que nos voisins, avec des taux de 35 % pour la Suisse, 32 % pour l'Autriche et 18 % pour l'Allemagne.

Durant ces dernières années, les différents gouvernements successifs ont pris de nombreuses initiatives pour relancer le fret, sans succès.

Plusieurs raisons sont avancées pour expliquer l'échec des précédents plans de relance. On a parlé de désindustrialisation, de crise économique, d'ouverture à la concurrence et de perturbations liées aux mouvements sociaux. Une raison est peu évoquée, celle de la confiance perdue des acteurs économiques et – permettez-moi d'utiliser un terme trivial – de la confiance perdue des clients. Si mon dernier point constitue une réalité, quelle stratégie avez-vous enclenchée pour reconquérir les clients, qui sont le point de départ du projet économique ?

Par ailleurs, j'aimerais vous poser une question ayant trait à l'environnement. M. Delorme a rappelé les vertus environnementales du fret ferroviaire. À la tonne-kilomètre transportée, le rail émet effectivement huit fois moins de particules nocives que la route, consomme six fois moins d'énergie et émet neuf fois moins de CO₂. En conséquence, le doublement de la part du fret ferroviaire sur dix ans représenterait huit millions de tonnes de CO₂ émises en moins en 2030.

En juillet dernier, le Premier ministre Jean Castex a détaillé des mesures d'un plan de reconquête ferroviaire. Le ministre Jean-Baptiste Djebbari a annoncé à plusieurs reprises que l'État serait au rendez-vous budgétaire. M. Delorme, j'ai entendu votre satisfaction devant le plan de relance. J'ai également entendu les trois conditions de réussite que vous avez évoquées : la synergie pour développer et optimiser le combiné, l'éco-bénéfice qui devrait être intégré dans la rentabilité sociétale et la réflexion sur le temps long. J'ai cru entendre le chiffre de treize milliards d'investissements. Comme mon collègue M. Tabarot, je souhaite connaître la stratégie financière envisagée pour absorber la totalité de ces investissements.

M. Jean-François Longeot, président. – Merci. Je compléterai la question. Comment reconquérir la confiance des clients ? Il me semble que cette question est très importante pour que le fret puisse fonctionner.

Mme Isabelle Delon. – Concernant les moyens, un plan de relance significatif est mis en œuvre par le Gouvernement. Ce plan de relance permet de maintenir un certain nombre d'efforts d'investissements sur le réseau. Pour autant, si nous voulons vraiment améliorer durablement le réseau pour développer la qualité, regagner la confiance et reconquérir les clients, un investissement financier plus important doit être engagé dans la durée. Il manque aujourd'hui un milliard d'euros par rapport au besoin d'investissements sur la totalité du réseau, y compris les lignes capillaires évoquées. Aujourd'hui, ce milliard d'euros n'est pas là.

Par ailleurs, j'ai évoqué la dimension humaine sous l'angle des compétences. Je n'ai pas évoqué l'humain sous un autre angle, celui de l'adaptation nécessaire de la façon dont nous réalisons le service ferroviaire, en tout cas pour SNCF Réseau. Ce service ferroviaire nécessite à la fois

d'apporter plus d'efficacité et de s'appuyer sur des solutions plus modernes. Il s'agit aussi de moderniser un certain nombre de nos installations. Vous savez qu'à SNCF Réseau, nous avons la chance d'avoir à la fois des installations du XIX^e siècle et du XXI^e siècle. Nous avons un enjeu important de modernisation de nos installations. Cela se fait progressivement en fonction de nos possibilités financières. Pour continuer, il nous faut engager des actions, notamment en matière de digitalisation, par exemple des postes d'aiguillage. Nous devons donc développer les compétences qui nous permettront de mieux utiliser ces installations modernes.

Pour SNCF Réseau, nous avons également un enjeu d'amélioration de sa performance, avec un effort de performance que nous réalisons également dans le cadre de notre trajectoire stratégique. En outre, cet effort de performance est fixé dans le cadre du contrat de performance avec l'État. Il s'élève à 1,6 milliard d'euros sur dix ans, d'ici à 2026. Ces éléments permettent de vous donner quelques points de repère sur les besoins d'investissements et sur les efforts qui sont réalisés par SNCF Réseau.

Nous partageons par ailleurs ce besoin qui a été évoqué de désaturation des grands nœuds. Le nœud ferroviaire de Lyon en est un bon exemple. Des études ont été engagées. Il y a eu un avancement en termes de vision du schéma d'ensemble. En revanche, la décision n'est pas celle de SNCF Réseau, mais plutôt des parties prenantes pour réaliser l'ensemble de ces opérations. L'aide de l'Europe est évidemment bienvenue. Je pense qu'il faut, comme cela a été rappelé tout à l'heure, aller solliciter les possibilités du plan de relance européen pour accompagner la réalisation de ces grands projets. Néanmoins, je ne pense pas que les aides européennes permettront de finaliser l'ensemble du tour de table financier qui est nécessaire pour ces grands investissements. Il est donc vraiment important de continuer à travailler ensemble sur les conditions de réalisation de ces grands investissements.

J'aimerais ajouter un dernier mot sur la reconquête des clients et de la confiance. Pour Réseau, le premier sujet est vraiment la performance du réseau et la qualité des sillons, des horaires qui pourront être proposés. Cette qualité et cette reconquête se construisent vraiment à plusieurs. J'ai apprécié que Mme Filleul souligne que nous ne pouvons pas y arriver seuls, si chacun reste dans son tuyau d'orgue. C'est ensemble que nous y arriverons, notamment en considérant aussi les contraintes de chacun. Les conditions de réalisation d'une bonne qualité de services sont à réunir. Je pense aux clients ayant des besoins de transport de marchandises puisqu'ils s'engagent, eux aussi, sur des schémas logistiques à long terme. Comment pouvons-nous, avec eux, nous projeter sur un principe de logistique, ferroviaire autant que possible, avec des enjeux d'efficacité que nous pouvons construire ensemble afin de les concrétiser en parts de marché d'ici quelques années ?

M. Frédéric Delorme. – J'aimerais revenir sur l'humain. Vous avez eu tout à fait raison d'insister sur ce point. Nos activités concernent des

investissements, mais elles concernent également beaucoup le capital humain. Force est de constater qu'avec un recul de moitié du trafic ferroviaire, les effectifs dans nos entreprises se sont adaptés à ce niveau de trafic, y compris chez les opérateurs privés. La question sera tout d'abord de passer le cap de la période actuelle, qui est rude. Nous faisons force de pédagogie en interne sur le fait que, malgré un plan de relance qui est une bonne nouvelle pour préparer l'avenir, l'économie est ralentie à court terme. Pour vous donner un ordre d'idées, le trafic est diminué de 20 % pour Fret SNCF, par rapport à une année normale. Très clairement, nous pourrions en faire plus. Le problème est que nos clients sont en difficulté. Nous comptons donc beaucoup sur la reprise économique et sur le plan de relance économique qui accompagnera le plan de relance du fret ferroviaire.

Nous avons tous des machines de formation que nous savons mettre en œuvre pour récupérer des compétences et les développer. Nous avons parlé des OFP. Un nouveau type de compétence peut apparaître, celui de l'opérateur un peu polyvalent, qui peut faire la petite maintenance de l'infrastructure, mais aussi exploiter les trains. Je pense que les petites PME locales peuvent inventer un nouveau modèle social, complémentaire et adapté aux lignes capillaires. Ces lignes nécessitent des modèles plus frugaux ou, en tout cas, plus adaptés que des modèles plus nationaux. Cette cohabitation entre différents modèles sociaux me semble possible dans le monde ferroviaire.

Ensuite, je vous rejoins complètement sur la question de l'analyse systémique. Je l'ai citée, en préambule, parmi les trois conditions de réussite. Nous devons vraiment travailler à plat. C'est ce que nous avons fait dans 4F et il s'agissait déjà d'une nouveauté. Cela ne suffit pas, car tous les ministères n'étaient pas tous représentés au sein de 4F. La DGITM était présente, mais il faudra que soient aussi présents Bercy, le ministère de la cohésion des territoires et le ministère de la transition écologique. Pour travailler à plat, il faudrait également que les chargeurs et les ports soient nos partenaires. Il est donc complexe de faire fonctionner un écosystème. Nous n'y parviendrons effectivement durablement que si les gouvernances respectent ce côté pluriel, au niveau local et national.

La confiance des clients a été abordée. Le premier devoir est la qualité de services. Il est vrai que l'étalon est la route. Nous devons faire notre part dans ce plan de relance. Cela peut nous aider, notamment sur la question des investissements informatiques, numériques. Certaines de ces questions sont très attendues, comme la connaissance précise de l'heure d'arrivée des marchandises, la réservation de capacités et la logique commerciale prix/volume. Évidemment, plus le volume est important et plus nous sommes capables de faire des prix compétitifs. Les cheminots de toutes les entreprises ferroviaires ayant montré pendant la crise du premier confinement que le fret était stratégique, il existe aujourd'hui une reprise de confiance et d'exigence des chargeurs, s'agissant de l'importance stratégique

du fret. Pendant cette période, les meilleurs défenseurs du système de wagons isolés ont été les chargeurs. Un rapport a été rédigé par huit sociétés, avec l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), qui exploite le wagon isolé. Ils ont été les meilleurs défenseurs du plan de relance du transport ferroviaire.

Je terminerai sur la question de l'écologie et des 13 milliards d'euros, dont un seul est acquis à court terme. Il s'agit du milliard d'euros attribué à Réseau pour effectuer des travaux de sauvegarde du réseau (voies de service, triage, amélioration de certains accès à des installations ferroviaires, installations terminales embranchées, lignes capillaires) dans les deux ou trois années à venir. Cela ne permettra pas d'écouler un doublement du trafic. Parvenir à un doublement du trafic rejoint le contournement de Lyon, de Lille, c'est-à-dire les trains longs pour lesquels il faut modifier l'infrastructure plus en profondeur et changer les gabarits des tunnels.

Le rapport Altermind a démontré que ces 13 milliards d'euros dépensés en dix ans, qui concernent essentiellement le réseau, génèrent des co-bénéfices évalués à 25 milliards d'euros sur la période 2020-2040. Cette analyse est celle du professeur d'économie Patrice Geoffron (Paris Dauphine). Il a démontré qu'en valorisant le coût des émissions de CO₂, de la congestion et des morts prématurées évitées, les 13 milliards d'euros investis dans le fret ferroviaire génèrent 25 milliards d'euros de co-bénéfices pour la société. Le nombre des morts prématurées est sous-estimé dans notre pays. 50 000 morts prématurées sont causées par la pollution tous les ans. Un rapport du Trésor indique que cela représente plusieurs dizaines de milliards d'euros. Ce n'est donc pas uniquement un drame humain, mais aussi un drame économique. Les leviers nous manquent pour concrétiser financièrement ce sujet. Nous savons que la valorisation bénéficie à la société, mais une réorientation vers un système vertueux est nécessaire. Ce travail reste à faire. Vous trouverez un certain nombre de propositions dans le rapport d'Altermind.

M. Jean-François Longeot, président. – Vous pouvez compter sur nous pour travailler à vos côtés.

M. Raphaël Doutrebente. – Je reviendrai sur les clients parce qu'il me semble qu'ils sont évidemment le point principal. Je pense que tout le monde doit avoir à l'esprit que l'ouverture à la concurrence a permis de stabiliser la part modale sur les dix dernières années. Nous avons des clients parfois communs, mais, comme le disait Frédéric Delorme, nous sommes évidemment concurrents. Je pense qu'il est important pour nous tous que cette concurrence soit saine. J'insiste sur ce point. Cette concurrence ne doit pas concerner uniquement le prix. Si c'est le cas, en définitive, cette concurrence sera au détriment de l'emploi. Europorte est une petite entité, mais nous faisons tout de même 130 millions d'euros de chiffre d'affaires. Nous appartenons au groupe Eurotunnel qui génère un milliard d'euros.

Nous avons la chance que le président Jacques Gounon soit aussi très impliqué dans le Lyon-Turin.

Cela me permet d'aborder le sujet de l'emploi. Nous avons pu stabiliser et nous augmentons régulièrement nos effectifs. Il s'agit d'un investissement, car la formation de conducteur coûte assez cher. Néanmoins, nous formons des personnels à la conduite de trains parce que cette activité est très technique. Le degré de performance, de dextérité et de respect de la sécurité nécessaires à cette pratique est peu connu. En effet, le réseau est assez dense et le conducteur doit savoir bien piloter sa locomotive. Nous avons notre propre centre de formation des conducteurs au niveau du groupe. Cette formation est très exigeante.

En augmentant l'offre aux clients, nous pouvons continuer à augmenter nos effectifs, mais également permettre la croissance du fret. La concurrence saine que nous vivons en France doit continuer. J'insiste sur les termes de concurrence saine.

Concernant les investissements européens dont vous avez parlé pour Lyon, je suis d'accord avec vous pour dire que, sur les quais, c'est un peu dangereux. Je me suis permis de citer les éléments du *Green Deal* au début de mon intervention. Je pense qu'au niveau de l'État, ces milliards d'euros – qui peuvent finir par donner le tournis – doivent devenir une réalité et être mis rapidement dans le programme des dépenses pour permettre à SNCF Réseau de pouvoir répondre aux besoins. Je remercie Mme Delon de répondre aux questions. Néanmoins, l'étape d'après concerne les questions *quand* et *comment*. 23 milliards d'euros devront être trouvés avant le mois d'avril. Les dossiers doivent être montés, car ces sommes existent.

Si ce qui a été inscrit dans le plan 4F n'est pas engagé et si toutes ces sommes ne sont pas recherchées, les entreprises ferroviaires auront peut-être disparu dans quelques années. Surtout, nous n'aurons pas permis à notre pays de pouvoir se développer, malgré son grand potentiel. Des gens compétents sont présents dans les régions. D'autres peuvent être formés. Des plateformes peuvent être ouvertes avec un accès au fret. Ce n'est pas du tout illusoire. Dans notre entreprise, nous avons lancé un nouveau trafic de combinés. Aujourd'hui, le combiné est souvent divisé entre les acteurs présents. Ce cannibalisme ne crée pas un cercle vertueux. Nous avons relancé un nouveau trafic pour un nouvel opérateur. Il faut donc de la volonté et nous en sommes dotés. Il faut également que SNCF Réseau soit aidé pour que les travaux soient réalisés avec un vrai plan, afin de rassurer nos clients.

M. Franck Agogué. – Concernant le soutien à SNCF Réseau, je rappelle la reprise de la dette de 35 milliards d'euros, décidée par le Gouvernement. Elle permet de maintenir un volume d'importants travaux de régénération, de l'ordre de 2 ou 3 milliards d'euros par an. Nous ne

parlons donc pas d'un milliard d'euros du plan de relance puis de plus rien. Un soutien existe. Est-ce suffisant ? J'entends cette question, mais il y a quand même une perspective.

M. Éric Gold. – Le Gouvernement a consenti à un effort réel avec des dépenses importantes prévues dans les mobilités vertes, notamment pour le domaine ferroviaire. Appréhender la déclinaison de cette bonne intention est parfois compliqué, que ce soit dans la réfection des réseaux ou la mise en service des nouveaux matériels. Je voudrais notamment aborder la filière hydrogène renouvelable bas carbone, qui constitue une priorité du plan de relance de l'économie pour accélérer la conversion écologique de l'industrie française. J'ai cru comprendre que cette piste était jugée irréaliste par Monsieur le directeur d'Europorite. Or la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné, présentée dernièrement, vise une accélération massive avec un engagement de crédits dans le cadre du plan de relance. Ces crédits sont en partie fléchés sur le développement des mobilités lourdes à l'hydrogène.

En matière d'hydrogène, avons-nous une stratégie complète de développement dans le domaine du fret ferroviaire ? Restons-nous sur des actions isolées comme dans certaines régions françaises ? Si vous partagez la vision de M. Doutrebente, que pensez-vous de la chaîne de traction Alstom à Tarbes, qui travaille aujourd'hui sur ce type de matériel ? Le ministre Djebbari en a parlé devant cette commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, lors de sa dernière audition.

Mme Angèle Préville. – Je vous poserai une question très concrète concernant la préoccupation des industriels, en région, qui sont mal desservis. Ces industriels sont de potentiels clients, mais ils sont mal raccordés. Existe-t-il un travail sur ce sujet pour s'organiser et recenser toutes les entreprises qui se trouvent dans ce cas ? Je pense aux entreprises situées sur de petites lignes, et plus précisément à une grosse entreprise de l'industrie alimentaire qui se trouve dans ma commune. Nous sommes sur la petite ligne Brive-Aurillac. Existe-t-il une planification pour rationaliser tout ça ? Y a-t-il des appels à se manifester ? Allez-vous créer des priorités et des offres ciblées pour ces grosses entreprises ?

Je rebondis par ailleurs sur ce qu'a dit mon collègue. J'avais cru comprendre, par l'audition de M. Farandou la semaine dernière, que la SNCF prévoyait de se lancer dans la production d'hydrogène vert sur les sites.

Quelque chose sera-t-il mis en place, comme des plateformes, pour le maintien des entreprises dans les territoires ruraux ? Des plateformes permettraient que les entreprises des territoires très enclavés puissent être prises en compte.

M. Jean-François Longeot, président. – Il est important de ne pas oublier nos territoires ruraux.

M. Olivier Jacquin. – L’intermodalité a été évoquée, notamment par Martine Filleul et par la co-rapporteuse de la mission d’information Nicole Bonnefoy. Thierry Guimbaud avait parlé cet été d’une alliance 5 F. 5F suffira-t-il en matière d’intermodalité ? Ne faut-il pas rajouter un M pour les ports maritimes et un R pour le routier ? Je souligne la vraie volonté manifestée par le président Delorme en matière de fret. Je dois dire que le président m’a rassuré. Cette année, j’imaginai Fret SNCF en faillite assez rapidement. Or, je sens qu’il y a une vraie détermination du président Farandou et des équipes.

Je relève néanmoins un paradoxe. Nous savons la difficulté de recruter et former des conducteurs, cela a été dit. Pourtant, vous avez un plan de suppression de près de 110 ou de 150 postes de conducteurs au moment où un plan de relance du fret est annoncé. Cela m’interroge.

J’ai également une question pour la DGITM. Je ne peux pas entendre parler d’un plan de relance. C’est véritablement d’un plan d’équilibre dont il s’agit. Il y a eu des tentatives de plan de relance dans le domaine de l’aérien et de l’automobile. Cependant, concernant le fret, nous avons fait la démonstration pendant le budget que les sommes véritablement nouvelles sont plutôt limitées. Sur les 4,7 milliards d’euros, les sommes nouvelles ne représentent que quelques centaines de millions d’euros seulement. Je dis seulement, car j’ai apprécié le rapport du Réseau action climat qui s’appelle *Transport ferroviaire : sommes-nous sur les rails ?* Ce rapport a chiffré, de manière sérieuse me semble-t-il, les sommes à mettre en jeu si nous voulons être en cohérence avec nos objectifs, notamment carbone et climatique. Ces sommes n’ont rien de comparable avec celles que nous évoquons ici.

Par ailleurs, Monsieur le représentant de la DGITM, je souhaite vous interroger sur les injonctions paradoxales envers SNCF Réseau. Il est en effet paradoxal de demander la gratuité des sillons pour le fret – ce qui est une bonne chose – mais, en même temps, de ne pas produire le contrat de performance qui nous indique la véritable trajectoire financière de Réseau pour les trois prochaines années. Il est également paradoxal de demander d’effectuer plus de travaux et de supprimer des postes dans le même temps.

Ma dernière question s’adresse à l’ensemble des intervenants, qui ont été assez mesurés et consensuels sur le besoin d’augmenter la part du fret. Cela fait vingt ans, et depuis l’effondrement du fret, que nous entendons ces discours. M. Delorme a évoqué la prise en compte nécessaire des externalités positives du rail. Le défaut de notre système est bien que nous ne parvenons pas à mettre en place un système pollueur-payeur. Pour ma part, je suis persuadé que nous ne pourrions pas financer le report modal sans un système de prélèvements sur le routier, avec un principe d’écotaxe. J’aimerais que les uns et les autres se positionnent sur ce principe d’écotaxe. La DGITM sait-elle si le commissaire au plan travaille sur ces questions importantes ?

Par ailleurs, le Paquet Mobilité déterminé par la Commission européenne doit être traduit pour 2023. Quelles en sont les orientations ?

Enfin, je m'interroge sur la nécessité de réguler le prix du dernier kilomètre qui vient asphyxier la demande de transports et qui empêche sa massification.

M. Gérard Lahellec. – Je viens des Côtes-d'Armor en Bretagne. Il est vrai que nous n'avons jamais fini de désenclaver notre région. Nous en avons beaucoup parlé au cours du Second Empire et, plus près de nous, avec l'arrivée du TGV. Je dis tout cela pour signifier le désenclavement ne sera jamais fini si nous souhaitons être dans notre temps et pour être de notre temps.

Je pense également que nous gagnerions beaucoup à rapporter nos stratégies à la vie des territoires et à leurs besoins. Nous avons aujourd'hui tendance à raisonner en segments de marché, en macro-économie. Nous le faisons à telle enseigne que la petite région d'où je viens, avec ses 2 700 kilomètres de côtes, n'aurait plus de port. C'est bizarre. Pourtant, nos trois ports décentralisés peuvent constituer un atout, pour peu que nous nous en occupions.

Je viens de ce petit territoire de 3,1 millions d'habitants, avec une croissance démographique annuelle de 25 000 habitants. Des besoins nouveaux existent donc. Ce petit territoire était, jusque-là, la cinquième région de production de France. Nous avons donc besoin de soutenir et de conforter une économie de production durable, et non pas une économie productiviste. Pour cela, le levier qui se trouve à notre disposition est celui du ferroviaire. Il permet en effet l'optimisation de la logistique, en relation avec les ports notamment.

La performance logistique et l'apport particulier du ferroviaire sont des atouts. Je ne voudrais pas réveiller des souvenirs encore douloureux, à savoir l'épisode des bonnets rouges. Les bonnets rouges portaient ces bonnets en référence à 1532 et à la révolte contre le papier timbré. Nous voyons donc bien qu'il n'existe pas de solution miracle. Le financement d'un mode alternatif à la route appelle tout de même à ce que nous soyons conséquents dans la définition des moyens que nous devons mobiliser pour rendre l'évolution acceptable. La route et le ferroviaire ne doivent pas être opposés. Il faut au contraire voir comment trouver ces financements admis par tout le monde. Je souhaite limiter mon propos en disant simplement que nous avons besoin de dépasser ce qui relèverait de la spontanéité automatique du marché, sinon nous allons laisser des territoires sur le bord de la route. Je pense qu'il s'agit d'un élément important. Mark Twain disait : « *Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait* ». Nous devons nous inspirer de Mark Twain. Nous avons une très petite illustration chez nous avec la logistique maritime représentée par la Brittany Ferries. Cette entreprise a malheureusement été victime du Brexit ou de la crise de la

Covid-19. Jusque-là, elle assurait des autoroutes de la mer entre Roscoff, Plymouth et Santander, tout en battant pavillon français, ce qui n'est pas neutre. Par ailleurs, l'entreprise était à l'équilibre, sans financements publics. Il s'agit bien de la preuve que notre petit territoire a besoin de cette optimisation logistique. De ce point de vue, il me semble que nous n'en sortirons qu'en nouant des partenariats d'ambition publique entre l'autorité publique, l'État et les territoires (collectivités territoriales, départements, régions).

M. Hervé Gillé. – Vous avez mentionné un milliard d'euros dans le cadre du plan de relance, 13 milliards d'euros à engager et 23 milliards d'euros qu'il faudrait mobiliser dans des conjectures d'opportunité qui ont été citées. Au-delà des annonces financières, nous manquons de lisibilité sur la stratégie, les contractualisations et les réalisations concrètes. Un document-cadre stratégique des investissements pluriannuels est-il disponible ou réalisable ? Il permettrait d'avoir des clés de lecture sur la capacité à mettre en œuvre et à faire. C'est une des interrogations très importantes concernant le plan de relance. Ce document-cadre pourrait-il être communiqué, discuté et pourrait-il permettre d'effectuer des évaluations régulières sur ces sujets ? À quel niveau sont partagées les orientations de ce document-cadre ? Notamment, à quel niveau de gouvernance sont-elles partagées ? Quelles stratégies, en termes de contractualisation, sont débattues et posées sur la table ? Mon collègue évoquait ce point avec les collectivités territoriales, plus particulièrement les régions qui sont directement concernées sur ces sujets. Où en sommes-nous ? Quelle est la stratégie en la matière ?

En ce qui nous concerne, nous n'avons aucune visibilité s'agissant de l'établissement des contrats de plan État-Région. Nous ne savons pas comment l'État fixe sa stratégie et essaie de négocier avec les régions sur une partie des objectifs qui ont pu être évoqués. Cette mise en lisibilité me semble fondamentale lorsque nous voulons évoquer ces sujets aujourd'hui. J'aimerais entendre vos réflexions et vos remarques. Quelles propositions pourrions-nous faire, ensemble, pour essayer d'améliorer ce cadre stratégique et sa mise en lisibilité ? Quelles seraient les propositions quant aux initiatives pouvant être prises afin d'améliorer les contractualisations et faire en sorte que l'intermodalité se développe sur des options de financement à mettre en perspective ?

Mme Christine Herzog. – Je souhaite disposer de quelques chiffres concernant l'activité depuis 2010 de la gare de triage de Woippy, en Moselle, l'une des plus importantes de France. Quels financements et investissements sont prévus dans le cadre de la coalition 4F pour cette gare ?

Mme Évelyne Perrot. – Ce n'est pas une question, c'est un espoir. Si j'ai bien compris, le plan 4F devrait moderniser les installations, booster l'existant et permettre, éventuellement, l'électrification des lignes. Mon département de l'Aube n'a que la ligne 4. Nous attendons l'électrification

depuis presque quarante ans. Nous devions l'avoir, enfin, jusqu'à la ville de Troyes en 2022, mais la presse locale a annoncé que cette échéance pourrait ne pas intervenir avant 2028 cette semaine. Je vous parle de ce sujet, car nous avons dans notre département l'énorme société agroalimentaire Soufflet. Cette société envoie des milliers de camions sur les routes. Elle attend, comme nous tous, le canal à grand gabarit. Nous aimerions avoir enfin une solution concernant notre ligne 4. Lors d'un voyage sur cette ligne, nous sommes parfois arrêtés pendant dix minutes ou un quart d'heure afin de laisser passer un train de marchandises. C'est quelque chose qui, pour nous, fait partie du mirage. Vous avoir entendu ce matin a donc été un réel bonheur pour moi.

M. Jean-François Longeot, président. – Après toutes ces questions, je voudrais, pour ma part, évoquer les externalités, positives ou négatives, que peuvent avoir les différents modes de transport de marchandises. Ces diverses externalités, de nature environnementale ou économique, jouent un rôle clé dans le choix de chaque mode de transport et de l'articulation optimale entre ces derniers. Cependant, la diversité de ces effets externes ainsi que leur caractère indirect rendent leur comparaison et leur comptabilité complexes. À ce jour, existe-t-il une méthodologie établie et reconnue par l'ensemble des acteurs du système permettant de quantifier ces externalités ?

M. Raphaël Doutrebente. – Je vais commencer par répondre à l'intervention de Mme Perrot. Vous devez voir beaucoup de locomotives Europorte et j'en suis très fier. C'est vrai qu'il y a plus de souplesse pour les conducteurs de train. Un sillon peut être à trois heures près. Il n'est, heureusement, pas possible d'avoir une telle souplesse dans le transport passager. Soufflet, qui est l'un de nos principaux clients, met beaucoup de trains sur les rails, grâce à la qualité de services que nous sommes capables d'apporter.

M. Lahellec a parlé de Brittany Ferries. J'ai été un des dirigeants de cette entreprise pendant quatre ans. J'ai participé, modestement, à l'exonération des charges pour le pavillon français. Nous parlions d'emplois. Avec la crise de la Covid-19, la planche à billets a été fortement activée. Je voudrais que nous lancions un défi demain. Si nous voulons que le fret ferroviaire continue, si nous voulons éviter que certains emplois des entreprises comme Fret SNCF soient en jeu dans les années à venir, l'exonération des charges est un sujet important. Cette exonération a sauvé le pavillon français et Brittany Ferries. Certes, la crise conjoncturelle est réelle. Néanmoins, la stabilité, l'augmentation des emplois et, surtout, la formation des marins ont permis que l'entreprise soit performante. Si nous voulons aller plus loin avec notre plan 4F, je lance le défi que nous allions sur le dossier des charges patronales. Ce n'est pas un sujet tabou. Cela permettrait d'avoir un pavillon français et, peut-être demain, un fret ferroviaire qui continue de se développer.

L'autre sujet qui a été évoqué est l'aspect technologique. Je ne pense pas que le sujet de l'hydrogène soit irréaliste. Néanmoins, je dis que la manière dont il est fabriqué et la technologie d'aujourd'hui fonctionnent avec plus de 95 % de carburants. Demain, l'hydrogène sera propre, mais l'évolution prendra du temps. Je souscris à votre remarque sur le fait que lancer de nouvelles locomotives prend des années. Si nous partons vers de l'hydrogène propre, je suis évidemment preneur. Nous ne devons pas imaginer disposer demain de l'hydrogène à plus de 95 % de carburants. Ces données sont souvent oubliées dans la presse. Tout le monde est en train de rêver à l'hydrogène. Nous devons faire attention à ce que ces défis technologiques aient une réalité.

Je tiens à dire que nous sommes très novateurs dans nos entreprises de fret. J'ai moi-même lancé une chaire de recherche avec l'École polytechnique, en matière prédictive, avec Éric Moulines, un des pontes du *machine learning*. Nous nous plaçons dans l'avenir. Nous le faisons avec nos propres moyens, ce qui est très bien, car cela nous responsabilise. Il y a des défis technologiques, mais il y a aussi des éléments réels comme la rénovation des voies ou le développement de l'électrification. À un moment, cela doit prendre corps. Nous ne devons pas nous leurrer dans des projets trop technologiques. Déjà, nous devons remettre un réseau en état. SNCF Réseau a une certaine pression. C'est ensemble que nous devons pouvoir l'améliorer. Ce pavillon français pour le fret ferroviaire, fortement soutenu par le Sénat à l'époque, est un sujet important qui ne doit pas être oublié après notre audition.

M. Frédéric Delorme. – J'ai parlé de ce contexte de court terme avec une baisse d'activité de 20 % sur le trafic de Fret SNCF. Cette baisse d'activité nécessite l'adaptation de nos moyens de production, en espérant que cette baisse ne soit que temporaire. Nous augmenterons évidemment le volume de moyens en cas d'augmentation du trafic. Les 110 conducteurs évoqués précédemment feront l'objet d'une mobilité interne puisque 600 conducteurs sont recrutés chaque année par SNCF Voyageurs. Ils rejoindront donc Voyageurs et ne quitteront pas la SNCF. Cette mobilité vaudra d'ailleurs dans les deux sens.

Concernant la gare de triage de Woippy, je n'ai pas les chiffres exacts, mais Isabelle Delon pourra peut-être répondre. Les quatre triages principaux (Woippy, Sibelin, Le Bourget et Miramas) font bien partie du plan d'un milliard qui est programmé. Il est aussi possible d'avoir des contributions des collectivités locales. Les quatre triages sont en tout cas ciblés comme étant des triages à gravité. Ce sont les triages principaux de notre réseau français. Ils bénéficient d'un soutien de notre part pour obtenir des investissements sur les infrastructures.

Concernant la gouvernance, quelque chose est à construire. Nous ressentons aussi le manque de lisibilité que vous avez cité sur les investissements pluriannuels. Les investisseurs les chargeurs et les politiques

ont besoin de cette confiance. Nous devons travailler avec la DGITM pour déterminer comment le plan de relance d'un milliard qui est sur la table est partagé avec tout le monde, en sachant que ce plan n'est sécurisé qu'à hauteur de 500 millions d'euros. Le reste est composé de compléments.

J'ai également parlé du plan 2025-2030. Ce sont des investissements où nous pouvons aller chercher des fonds dans les milliards d'euros disponibles en Europe. Cela concerne beaucoup les grands corridors européens. La visibilité sur 2025-2030 au niveau national, dans une logique européenne, est absolument nécessaire. Nous devons construire quelque chose faisant l'objet d'un échange permanent totalement transparent. Par contre, ce ne sera pas suffisant. Il faut préserver et repenser l'approche territoriale par une approche locale.

Par ailleurs, je mettrais la gouvernance en débat, mais plusieurs acteurs semblent concernés : SNCF Réseau, les opérateurs, les chargeurs, la région, les métropoles ou encore le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser). Cette gouvernance locale pourrait permettre que la vision planifiée du territorial et une vision nationale et européenne se rejoignent à un moment donné. Je pense que si nous arrivions à construire une gouvernance efficace et fluide entre ces trois niveaux, nous progresserions tous.

Je terminerai par une réflexion sur l'écotaxe. L'alliance 4F ne soutient pas l'écotaxe au niveau national, car elle serait contre-productive. Il faut encourager le transport routier de proximité et favoriser la reconstruction d'emplois pour le routier français dans nos territoires. Le combiné en fait partie. Taxer les routiers qui font du transport combiné sera contre-productif. Au contraire, comment pouvons-nous les inciter ? Cela pourrait passer par de l'aide à l'investissement ou de l'aide fiscale. Il y a des choses à inventer.

À l'inverse, j'émet un avis personnel favorable sur l'incitation plus différenciée. En Europe, où il y a de très grands corridors européens ferroviaires, nous pourrions avoir des autoroutes ferroviaires avec des semi-remorques qui montent sur les trains. Un certain nombre de transporteurs routiers en sont très satisfaits. Pour financer cette option, peut-être pourrions-nous, de manière ciblée et chirurgicale, inciter les routiers sur les très longues distances de plus de mille kilomètres. Il y a matière à inciter les routiers à abandonner le trafic routier pour une offre alternative ferroviaire permettant de transporter le semi-remorque. L'écotaxe généralisée n'apparaît pas aux membres de 4F comme une solution positive. Quelque chose de plus différencié mériterait une étude réfléchie et raisonnée.

Mme Isabelle Delon. – J'apporterai une précision sur les investissements pour les installations de service. Avant le plan de relance, et depuis plus d'un an, SNCF Réseau avait engagé un plan d'amélioration de ces installations de services. Ce plan est de cent millions d'euros sur

cinq ans. Il est élaboré en concertation avec les clients pour évaluer les besoins d'améliorations prioritaires. Il se concrétisera en 2021 par une enveloppe d'investissements d'amélioration de l'ensemble des services Fret et Voyageurs. L'enveloppe est de 24 millions d'euros dans le budget de SNCF Réseau. Sur ces 24 millions d'euros, 8 seront consacrés aux quatre triages évoqués par Frédéric Delorme. 1,5 million sera consacré à la gare de triage de Woippy. Cela concerne principalement des améliorations des voies de service et des appareils de voie qui permettent d'utiliser au mieux ces installations.

Effectivement, le plan de relance d'un milliard d'euros peut permettre d'aller au-delà de ce premier plan de financements, lancé par SNCF Réseau sur ses fonds propres. L'important est de répondre aux besoins des utilisateurs, ainsi que d'accompagner les besoins d'exploitation en qualité et en quantité. Répondre aux besoins est l'ancrage que nous avons choisi. Dès lors que nous aurons des éléments permettant d'évaluer le besoin de développement, nous pourrons aller plus loin en accord avec les parties prenantes. Ainsi, nous pourrons utiliser, le cas échéant, les possibilités du plan de relance au niveau national et territorial.

J'apporterai un petit complément sur le trafic global fret cette année. Nous avons, à ce jour, constaté une baisse de 15 % du fret ferroviaire sur le réseau français. Pour 2021, nous envisageons une augmentation de 13 %, sur la base du trafic réel constaté. Aujourd'hui, nous n'avons pas vraiment fixé d'objectifs pluriannuels, mais notre ambition est de nous inscrire dans une logique d'accompagnement des besoins des clients industriels et des clients opérateurs.

Mme Angèle Préville. – Si je puis me permettre, vous n'avez pas exactement répondu à ma question. Avez-vous fait le recensement des entreprises intéressées ? Avez-vous rédigé une liste ? Est-elle en cours ?

Mme Isabelle Delon. – Non, nous n'avons pas encore fait cette démarche de façon si précise. Nous avons un portefeuille de clients importants avec lesquels nous échangeons régulièrement sur leurs perspectives de développement ou de renforcement de la logistique ferroviaire. Un certain nombre de grands industriels ont des stratégies de développement du ferroviaire dans leur logistique. À ce jour, nous n'avons pas encore fait un recensement complet des opportunités. Notre démarche est à la fois pragmatique et fonction de nos moyens. Des actions et des ressources seront nécessaires pour engager ce plan. Cela est prévu, mais nous n'avons pas encore engagé la démarche à ce jour.

M. Franck Agogué. – Concernant la décarbonation hydrogène, nous pensons qu'une stratégie à court, moyen et long terme doit être définie. Cette stratégie doit porter sur le carburant vert, les locomotives hybrides, les batteries, caténaires légères, etc. Le fret ferroviaire n'est pas le seul concerné.

Nous devons y travailler, y croire et accompagner les expérimentations qui existent.

Le plan de relance porte bien son nom. Il vise à rétablir une situation qui était dégradée. Je ne vais pas vous dire le contraire, il pourrait être plus important. Il a été dit tout à l'heure qu'il y avait quelque chose en dehors du plan de relance, avec la trajectoire de la LOM.

Je voulais préciser que je n'avais pas parlé de la gratuité des péages des entreprises de fret ferroviaire : j'ai dit que c'est l'État qui prenait en charge la moitié de ces péages.

Concernant l'écotaxe, je suppose que vous y reviendrez au cours d'autres auditions.

Monsieur le Président, vous avez parlé des externalités. Je ne suis pas un spécialiste du sujet, mais nous avons des services assez compétents, notamment au ministère et au commissariat général au développement durable (CGDD). Des études ont été menées sur les externalités dans le domaine des transports. Je pourrais vous transmettre les publications et les coordonnées des personnes en question.

M. Jean-François Longeot, président. – Madame, Messieurs, mes chers collègues, je vous remercie.

Des moyens financiers importants doivent nous permettre d'être performants et d'afficher une véritable ambition pour développer le fret. Je suis heureux de découvrir votre envie de desserte et d'irrigation de l'ensemble de nos territoires. C'est important pour le maintien et le développement de nos activités économiques. Je crois que nous avons bien fait de créer une mission d'information centrée sur le sujet du transport de marchandises. Cette première audition en témoigne.

Examen du rapport d'information en commission

Réunie le mercredi 19 mai 2021, la commission a examiné le rapport d'information de Mme Nicole Bonnefoy et M. Rémy Pointereau sur le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux.

M. Jean-François Longeot, président. – Mes chers collègues, nous allons à présent examiner les conclusions de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, dont la création remonte au mois de novembre dernier. Nous avons d'ailleurs organisé en réunion plénière une table ronde sur l'avenir du fret ferroviaire pour commencer ces travaux.

Depuis lors, les rapporteurs ont eu l'occasion de le rappeler, les membres de la mission ont souhaité interroger un grand nombre d'acteurs du secteur, qui vont des transporteurs aux associations de riverains subissant des nuisances liées au trafic de marchandises. J'ai d'ailleurs eu le plaisir d'assister à plusieurs de ces auditions.

La décarbonation du transport de marchandises est un sujet d'attention de longue date pour notre commission. Nos travaux s'inscrivent donc dans cette perspective et viennent prolonger nos échanges sur le projet de loi d'orientation des mobilités, ou encore les propositions du rapport de notre ancien collègue Michel Vaspert. C'est en outre un sujet particulièrement complexe puisqu'il concerne plusieurs modes, et notamment les modes routier, ferroviaire et fluvial, qui ont leurs difficultés propres et qui concentrent des problématiques aussi variées que l'électrification du parc de poids lourds, les livraisons liées au commerce en ligne, ou encore le développement des modes massifiés.

Après 5 mois d'auditions, la mission d'information a identifié plusieurs axes de réflexion pour décarboner le transport de marchandises. Je me félicite d'ailleurs que ces travaux interviennent juste avant l'examen du projet de loi « Climat et résilience », dans lequel ils pourraient pour partie y trouver une traduction. En effet, notre démarche s'inscrit dans un souci, cher au président du Sénat, de privilégier les thèmes de contrôle en lien avec l'actualité législative ou les travaux des instances du Sénat.

Je laisse donc la parole à nos collègues, Rémy Pointereau et Nicole Bonnefoy, pour nous présenter les conclusions de leurs travaux. Mes chers collègues, vous avez la parole.

M. Rémy Pointereau, rapporteur. – Mes chers collègues, en créant la mission d'information sur le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, vous nous avez confié une tâche redoutable, puisque ce sujet met en jeu des compétences de transporteur, mais aussi de géographe, d'aménageur, de logisticien, d'ingénieur, de physicien de la propulsion électrique, de technicien et prévisionniste des motorisations, de

climatologue et de chimiste en matière d'environnement ou de qualité de l'air.

Au cours de ses travaux, qui ont duré plus de cinq mois, notre mission d'information a entendu 35 organisations représentées par plus de 82 personnes, allant d'entreprises céréalières à des constructeurs automobiles, en passant par des associations environnementales, afin d'obtenir une vision d'ensemble du transport de marchandises.

Le premier constat réalisé par notre mission d'information est que le transport de marchandises a un rôle essentiel dans la vie de notre Nation. Sans transport, sans logistique, tout s'arrête : nos commerces, nos administrations et nos services publics, notre industrie, notre agriculture... La crise sanitaire l'a bien démontré : la préservation de nos chaînes logistiques revêt un caractère stratégique, parfois de vie ou de mort. Les crises successives, en 2008 d'abord, puis la crise sanitaire, ont durement éprouvé ce secteur, qui retrouvait en 2020 tout juste ses niveaux de 2007.

Notre second constat est que le transport intérieur de marchandises est majoritairement routier : près de 90 % des tonnes-kilomètres sont acheminées par la route. Cet essor s'est fait, comme vous le savez, au détriment du fer, et de la voie d'eau. Si la domination du routier est un phénomène européen, la France est particulièrement concernée, et ce malgré 30 ans de politiques de report modales successives. Le fret ferroviaire représente 9 % du transport de marchandises, contre presque 20 % pour nos voisins européens ; le fluvial compte pour 2, 3 % des flux, moins de la moitié de la moyenne européenne.

Ce constat est d'autant plus regrettable que c'est le mode routier qui est à l'origine de la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre de transport de marchandises. En outre, l'impact environnemental du transport ne se limite pas à son bilan carbone. Notre mission d'information a tenu à travailler sur l'ensemble des externalités négatives causées par le transport : pollution atmosphérique, nuisances sonores, insécurité, congestion, dégradation de la voirie...

Face à ce constat, la démarche de notre mission a été d'explorer méthodiquement la question de l'impact environnemental du transport de marchandises sous tous ses angles. Ce travail a permis de structurer quatre grands axes de propositions sur la question de l'impact environnemental du transport de marchandises. Je tiens d'ailleurs à saluer la remarquable bonne entente, l'esprit de sérieux et de collaboration qui a marqué nos travaux et permis de fournir un ensemble de recommandations aussi riches et diverses.

Ces quatre grands axes sont :

- la massification du transport de marchandises ;
- la réduction des nuisances pour les riverains ;
- la décarbonation du transport routier ;

- la réorganisation du transport urbain de marchandises et la responsabilisation des consommateurs du *e-commerce* à l'égard de l'impact environnemental de leur livraison.

Je vous propose d'évoquer brièvement les enjeux de massification et de transition énergétique du secteur routier, et laisserai le soin à Nicole Bonnefoy de vous faire part de nos travaux sur les deux autres sujets, sachant que je souscris entièrement à ses propos.

Loin de vouloir opposer les modes entre eux, notre mission d'information considère au contraire qu'il est nécessaire de tirer le meilleur parti de leur complémentarité et de leur valeur ajoutée respective et que chaque mode a sa zone de pertinence.

Aussi, la mission considère qu'un développement du recours au fret ferroviaire et au fret fluvial est souhaitable, en particulier pour les trajets de longues distances. Nos réseaux ferré et fluvial disposent en effet de nombreux atouts. Ils sont tous deux particulièrement étendus : la France possède plus de 28 000 km de chemins de fer exploitables, et 8 500 km de voies navigables, dont 2 000 km de grand gabarit. La réalisation du Canal Seine-Nord-Europe, cher à notre collègue Stéphane Demilly, permettra d'ailleurs de renforcer la connexion du réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit, et de réduire de manière significative les coûts du recours au mode fluvial. Les modes massifiés sont également bien plus sobres du point de vue environnemental, et en particulier en matière d'émissions. Cependant, le potentiel des frets ferroviaire et fluvial est fortement contraint par plusieurs facteurs que la mission d'information a pu identifier. Je peux vous citer pêle-mêle la désindustrialisation de notre pays, le mauvais état de nos réseaux en raison d'un sous-investissement chronique, les coûts supplémentaires induits par les ruptures de charge, ou encore la flexibilité et la fiabilité du mode routier, qui a su développer un arsenal logistique redoutable. Pour enrayer la dégradation des parts modales et faire face aux impératifs environnementaux, il est urgent d'agir.

Pour cela nous proposons tout d'abord de soutenir la régénération et le développement des réseaux ferroviaire et fluvial, par un plan d'investissement massif et ciblé vers les infrastructures les plus stratégiques. En plus de ce plan, le respect de la trajectoire fixée dans le contrat d'objectifs et de performance conclu entre l'État et VNF est un facteur essentiel dans la réussite de la relance fluviale.

Par ailleurs, nous devons travailler à renforcer l'attractivité des modes massifiés, en allant au-delà des investissements d'infrastructure. Alors que les frais de rupture de charge représentent trop souvent encore un frein au recours aux modes massifiés, il faut augmenter l'« aide à la pince », comme le préconisait d'ailleurs le rapport de notre ancien collègue Michel Vaspert. De nombreux autres leviers peuvent également être activés pour soutenir le développement de ces modes : je pense notamment à la

commande publique, qui doit prioriser le fluvial ou le ferroviaire, ou encore à un meilleur fléchage des certificats d'économie d'énergie vers le transport combiné.

Nos auditions ont permis d'établir que la force du mode routier réside surtout dans sa fiabilité, sa flexibilité et sa qualité de service, qui correspond aux impératifs des chargeurs. Dès lors, le transport massifié et plus particulièrement le fret ferroviaire, doit renforcer sa performance et son fonctionnement afin de se mettre sur un pied d'égalité avec la route. La mission d'information est donc favorable à l'insertion de critères de performance précis et assortis de bonus-malus dans le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État, et à une révision de la procédure d'attribution des sillons, qui apparaît trop rigide et complexe.

Un deuxième axe de travail dont s'est saisie notre mission est celui de la décarbonation du transport routier, qui est complémentaire à la massification. En effet, si nous sommes convaincus que le report modal est à la fois souhaitable et possible, nous sommes lucides sur le fait que le mode routier restera majoritaire pour de nombreuses années à venir, et que l'atteinte de nos objectifs environnementaux dépendra de sa transition.

Vous vous en doutez, la question de la transition énergétique du parc de poids lourds, composé de 600 000 véhicules, n'est pas une mince affaire. L'avenir du transport de marchandises se fera par la combinaison de plusieurs solutions, chacune pertinente pour un type de prestation. Les biocarburants, et notamment le biodiesel B100 ou le biogaz, ont un intérêt particulier : ils permettent d'atteindre une forte baisse d'émission de gaz à effet de serre, pour un coût et une complexité technique réduite. Les motorisations électriques et hydrogènes ont également toute leur pertinence, au regard des faibles émissions de tout type et de leur complémentarité : l'hydrogène pour les plus longues distances, l'électrique pour la desserte urbaine et régionale.

Cependant, chacune de ces solutions fait également face à plusieurs défis que nous devons tenter de relever. Concernant les biocarburants par exemple, des contraintes de production limitent ces motorisations à une énergie de transition secondaire. Pour l'électrique, le coût d'achat des véhicules (4 à 5 fois plus cher qu'un véhicule thermique), l'offre extrêmement limitée ainsi que des contraintes techniques comme l'autonomie ou le poids de la batterie empêchent la plupart des transporteurs d'investir dans ces technologies. L'hydrogène n'est quant à lui pas encore à un stade de maturité suffisante, d'autant plus que la création d'hydrogène décarboné ne sera pas prioritairement affectée aux transports. Enfin, pour toutes ces énergies, la question du réseau de recharge reste présente.

Il est donc nécessaire d'accompagner et d'aider ce secteur, avec des mesures ambitieuses et de bon sens. Nous proposons notamment de revoir et

de renforcer les aides à l'achat de camions à motorisation alternative en les étendant aux biocarburants et en prolongeant les aides à l'hydrogène et l'électrique. Par ailleurs, pour inciter le renouvellement des camions les plus polluants, nous proposons de créer une prime à la destruction pour les véhicules de plus de 12 ans. La question du coût spécifique de l'électrique est également abordée : nous considérons qu'il est pertinent de proposer une remise sur la contribution au service public de l'électricité pour les transporteurs routiers.

Lors de nos travaux, nous avons évidemment été confrontés aux questions épineuses et complexes de la fiscalité du transport routier de marchandises. Plus particulièrement, nous avons abordé deux sujets : la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE sur le gazole routier, et l'éventuelle mise en œuvre d'une éco-contribution, que certains pourraient appeler écotaxe.

Ces sujets sont complexes, et la mission d'information a pleinement conscience de la nécessité d'un équilibre entre une juste contribution du mode routier et l'importance de préserver notre secteur logistique, sans quoi il ne pourra pas investir dans sa transition énergétique. Il s'agit également de sujets pour lesquels nous aurons un débat riche et nourri dans le cadre du projet de loi « Climat et résilience », qui aura lieu sous peu, et pour lequel des auditions sont toujours en cours.

Notre mission d'information n'a pas souhaité se prononcer catégoriquement sur ces dispositifs, au regard des circonstances et des travaux toujours en cours. Cependant, nous avons déterminé plusieurs orientations concernant une potentielle augmentation de la fiscalité sur le transport. Tout d'abord, la question de la taxation doit être abordée avec précaution, de préférence dans un cadre européen, car la compétitivité du pavillon français pourrait être fortement touchée. Par ailleurs, si elle devait être mise en œuvre, il s'agirait de privilégier une écotaxe, ou plutôt une éco-contribution, kilométrique, et harmonisée au niveau national (en matière d'assiette et de taux par exemple). Enfin, la mission considère qu'il est indispensable d'affecter au moins une partie d'éventuelles recettes supplémentaires à la route et au transport routier.

Voici les principales orientations de nos travaux, bien sûr non exhaustives, concernant la massification et la transition énergétique. Je passe maintenant la parole à Nicole Bonnefoy, ma co-rapporteuse, que je souhaite remercier pour la qualité des échanges que nous avons eus et les avancements que nous avons pu faire en matière de transition et de décarbonation avec l'ensemble de nos collègues qui ont participé activement à cette mission.

Mme Nicole Bonnefoy, rapporteure. – Merci cher collègue rapporteur pour ces mots. Ce fut un plaisir de mener en bonne intelligence les travaux de cette mission que vous nous avez confiée qui nous aura

permis de véritablement appréhender la complexité et les nuances de l'impact environnemental du transport de marchandises.

Comme Rémy Pointereau l'a rappelé, l'impact environnemental du transport de marchandises ne se limite pas à ses émissions de gaz à effet de serre, bien qu'il s'agisse d'un enjeu particulièrement crucial au regard des engagements de la France. Notre mission s'est penchée sur la question des nuisances causées par le trafic de poids lourds, et notamment le trafic sur le réseau secondaire, qui peut causer des situations particulièrement difficiles pour les riverains. Ceux qui me connaissent sauront qu'il s'agit d'une préoccupation qui m'est chère, mais que de nombreux autres élus partagent, à commencer par notre président de commission. En effet, le report sur le réseau secondaire de poids lourds qui devraient emprunter le réseau autoroutier engendre de nombreuses difficultés pour les collectivités et les habitants concernés. Les externalités négatives sont multiples : pollution atmosphérique, augmentation du nombre d'accidents et insécurité, congestion routière, dégradation de voies qui ne sont pas adaptées, nuisances sonores, vibrations... la liste est longue.

Or, si les maires disposent du pouvoir de police de la circulation sur le territoire de leur commune, notre mission a entendu que la mise en œuvre de mesures de restriction de circulation pour les poids lourds était en pratique particulièrement difficile à mettre en œuvre pour les élus locaux. En effet, il existe un manque certain d'information et de clarté sur les critères spécifiques qui permettent de justifier des telles mesures, avec également une jurisprudence complexe et favorisant la liberté de circulation des marchandises. La préfecture du Cher nous a ainsi indiqué qu'il leur avait fallu 10 ans pour prendre un arrêté sur un tel itinéraire de fuite.

La mission a donc considéré qu'il fallait sans attendre renforcer l'information et les pouvoirs des élus locaux. Nous proposons tout d'abord d'informer les maires, par le biais d'une circulaire, du cadre juridique précis et de la jurisprudence applicable à cette situation afin de faciliter leur action. La mission d'information appelle également à ce que l'État cartographie au niveau national tous ces itinéraires de fuite, afin qu'ils soient officiellement reconnus. À partir de cette cartographie, nous proposons de prévoir que pour chaque itinéraire, le préfet doive engager une consultation avec tous les acteurs pour trouver des leviers de réduction de nuisances. Ce nouveau cadre permettrait d'assurer qu'agir face aux nuisances devient la règle et non plus l'exception.

En complément de cette mesure, si la concertation prévue n'aboutit pas, nous proposons enfin de mettre en place un nouveau zonage, des « zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises », dont le cadre juridique serait, suivant des modalités adaptées, inspiré des ZFE. Les ZFE sont fondées uniquement sur le critère de la qualité de l'air, ce qui ne correspond aux besoins de terrain de ces populations rurales qui sont soumises à ces nuisances. Ainsi, les zones de

réduction de nuisances seraient-elles basées sur un ensemble de critères, qui permettraient aux élus de pouvoir mieux protéger leurs populations.

Enfin, nous souhaitons plus généralement que cette action soit accompagnée d'un renforcement des sanctions et d'une augmentation des contrôles. Je prends pour exemple mon département, où ce sont 800 procès-verbaux par année, pour 10 000 camions par jour, des procès-verbaux qui n'empêchent pas que les infractions se reproduisent. Ce renforcement des sanctions permettrait de lutter contre l'essor de pratiques illégales et dangereuses qui est observé sur le terrain, relatives au respect des restrictions de circulation, mais aussi du droit social européen en matière de transport de marchandises (repos des conducteurs, cabotage, etc.). Il s'agit là de lutter contre l'insécurité, mais aussi contre la concurrence déloyale.

Enfin, le quatrième axe sur lequel notre mission d'information a travaillé est celui du transport urbain, et des livraisons liées au *e-commerce*. La livraison dite du « dernier kilomètre » représente une partie non négligeable des émissions et des externalités négatives du transport de marchandises. Ainsi, à Paris et Bordeaux, 25 % des émissions de CO₂ viendraient des poids lourds et des véhicules utilitaires légers (aussi appelés VUL) utilisés pour ces livraisons. Le recours aux VUL s'est particulièrement accéléré avec la crise sanitaire que nous vivons, étant particulièrement adaptés par leurs tailles à de petites livraisons à domicile. Or, ces VUL, s'ils parcourent de moindres distances, sont fortement émetteurs : on estime à 3,7 milliards le coût social de la pollution induite par ces véhicules.

La mission d'information a donc considéré qu'il était pertinent d'agir sur la question de la logistique urbaine afin de maîtriser son empreinte environnementale. Le premier levier identifié est l'amélioration de l'empreinte environnementale des VUL, à travers des changements de régulation et une accélération du verdissement. Ainsi, la mission d'information propose que les conducteurs de VUL utilisés pour compte d'autrui soient soumis à une obligation de formation initiale, qui comprendrait un volet relatif à l'impact environnemental de la conduite. Concernant le verdissement des motorisations, la situation des VUL est différente de celle des poids lourds, car l'électrification du parc est à la fois plus pertinente et plus accessible. Il paraît donc nécessaire de renforcer le soutien à cette transition, et de prolonger le suramortissement pour l'achat d'un VUL fonctionnant à une motorisation alternative jusqu'à 2030.

Par ailleurs, la question de la planification logistique en milieu urbain est souvent revenue au cours de nos travaux comme un sujet d'attention, et un potentiel levier d'amélioration de la performance environnementale du transport de marchandises, y compris de la livraison du dernier kilomètre. La question du positionnement des entrepôts paraît stratégique, tant pour encourager le report modal que pour limiter les distances des déplacements vers les zones urbaines. Il est également apparu que les collectivités se saisissent trop peu des questions de planification de la

logistique, malgré les mesures qui y étaient dédiées dans la LOM. Nous proposons donc de favoriser la planification stratégique des plateformes logistiques au niveau local, notamment afin de faciliter la localisation d'entrepôts à proximité d'axes de transport massifié.

Enfin, notre mission a observé que le commerce en ligne connaît un essor important depuis ces dernières années, une croissance évidemment renforcée par la pandémie. 1 milliard de colis sont désormais livrés chaque année en France. Or, le recours accru au *e-commerce*, avec l'atomisation des commandes et le raccourcissement des délais de livraison, aggrave l'empreinte environnementale de cette pratique. Sur ce point, notre mission a organisé une consultation en ligne, concernant la livraison liée au *e-commerce* et son empreinte environnementale, qui a récolté plus de 2 700 réponses, ce dont on peut se féliciter.

Les résultats de cette consultation sont édifiants. 93 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles s'estimaient insuffisamment informées des conséquences environnementales de la livraison lorsqu'elles effectuent un achat en ligne. Près de 90 % des personnes interrogées répondaient également qu'elles souhaiteraient avoir davantage le choix des modalités de livraisons, notamment le délai, le type de véhicule ou le lieu de livraison (chez soi ou point relais). Sur la base de nos travaux et de ces réponses, nous avons construit plusieurs propositions qui permettraient de maîtriser l'empreinte environnementale de ces livraisons et de sensibiliser le consommateur à cet enjeu.

Tout d'abord, nous considérons qu'il est nécessaire d'interdire l'affichage de la mention « *livraison gratuite* » sur les sites de vente en ligne et la publicité portant sur la livraison gratuite. En effet, cette pratique donne l'impression que les livraisons n'ont aucun coût – y compris environnemental – et dévalorise l'acte de livraison. Ainsi, les entreprises devraient nécessairement communiquer le coût pour elles de la livraison lors de la facturation, dans un objectif de transparence.

La mission a également souhaité renforcer l'information et la capacité d'action du consommateur. Nous proposons donc que les livraisons proposées sur des sites en ligne renseignent leur bilan carbone, qui tiendrait compte de la localisation du produit, des délais de livraison proposés et du lieu de livraison, pour permettre au consommateur de moduler son choix de livraison. Le pendant de cette proposition est d'assurer que le consommateur puisse choisir des solutions de livraison plus « vertes », afin de favoriser des comportements vertueux. Nous considérons donc qu'il faut laisser le choix au consommateur entre plusieurs options de livraison, en matière de délai ou de lieu de livraison, pour favoriser le point relais.

Plus généralement, nous proposons de développer un label qui valoriserait les entreprises engagées dans des démarches de logistique

vertueuse (transport massifié ou décarboné), y compris pour le dernier kilomètre.

Vous l'aurez compris, chers collègues, la transition écologique du transport de marchandises est une problématique qui dépasse largement la question d'électrifier tout le parc. Il n'y a pas de panacée, pas de solution miracle qui permettra de tout résoudre. Au contraire, nous n'avons voulu écarter aucune piste, et actionner tous les leviers possibles afin d'enclencher une véritable dynamique pour un transport plus sobre, plus massifié, plus responsable. Je vous rappelle que, d'après le Haut Conseil pour le climat, le secteur des transports est le seul secteur en France dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté depuis les années 1990.

L'enjeu est donc de taille. La décarbonation du transport de marchandises nécessite à la fois de la lucidité, pour ne pas punir les transporteurs sans les accompagner, et de l'ambition, pour relancer les modes massifiés et transformer durablement cet écosystème. Nos 40 propositions ont été pensées avec cet équilibre en tête, qui nous a paru plus que jamais nécessaire pour faire avancer la France et réussir sa transition écologique.

M. Jean-François Longeot, président. – Merci aux rapporteurs. Pendant plusieurs mois, vous avez effectivement fait un travail remarquable qui permet d'apporter un plus aux travaux que nous menons sur la loi climat. Bravo pour cette réalisation.

Je vais donner la parole à Monsieur Fernique.

M. Jacques Fernique. – Merci monsieur le président. Effectivement cette mission d'information animée par Nicole Bonnefoy et Rémy Pointereau a été particulièrement positive, je dirais, à deux titres.

D'abord parce qu'elle a permis effectivement par la succession de très riches et éclairantes auditions de bien prendre la mesure des enjeux, des freins, des leviers, et des options différentes. Ensuite parce que la quarantaine de propositions qui en découlent sont pertinentes et consensuelles, sans être molles pour autant.

Nous nous retrouvons dans les principales orientations qui se dégagent de ce rapport. Tout d'abord, la nécessité d'un important rehaussement des investissements pour régénérer les modes ferroviaires et fluviaux, de façon à permettre un important report modal, à la hauteur des objectifs aujourd'hui affichés. Ensuite, la volonté de s'attaquer résolument et méthodiquement aux flux de poids lourds indésirables qui impactent des territoires, sur des axes secondaires qui ne sont pas faits pour ce transit. Nous nous retrouvons également dans le choix de structurer et de sécuriser la trajectoire de décarbonation des véhicules ; il faudra d'ailleurs veiller à ce que cette mutation industrielle soit accompagnée d'un volet de sécurisation sociale, de formation, d'adaptation pour que ce progrès ne se solde pas par un désastre pour l'emploi pour certains territoires et pour toutes les filières

amont et aval. Nous nous retrouvons enfin dans la position responsable et non démagogique sur la fiscalité du transport de marchandises, avec des propositions de cohérence, d'efficacité et d'efficacités. Je fais le vœu que le débat à venir sur l'article 32 de la loi climat soit animé par le même esprit.

Nous avons juste une réserve pour l'instant sur la proposition n° 20 qui porte sur l'avenir de la taxe à l'essieu dans les négociations sur l'Eurovignette, proposition sur laquelle nous avons besoin d'approfondir notre réflexion.

Enfin, je salue la volonté de réguler la logistique urbaine pour en finir avec les abus et les nuisances, amplifiées par la désorganisation, et d'agir sur les pratiques commerciales et les consommateurs pour qu'ils évoluent de façon plus responsable. Au final, vous l'aurez compris, en remerciant les deux co-rapporteurs de cette mission, notre vote sera positif.

M. Jean-François Longeot, président. – Les rapporteurs souhaitent-ils apporter des précisions par rapport à ce qui a été dit par Monsieur Fernique ?

M. Rémy Pointereau, rapporteur. – Je voudrais remercier notre collègue Jacques Fernique d'avoir d'abord assisté à la plupart des réunions et auditions de notre mission ; il y a apporté sa pierre à l'édifice. Merci de saluer ce consensus que nous avons pu ressortir de ces préconisations. Concernant la taxe à l'essieu, effectivement, nous avons prévu de la supprimer, dans la mesure où l'éco-contribution serait mise en place. Mais il va de soi que nous ne pouvons pas non plus punir les transporteurs en permanence, il faut aussi les accompagner et soulager leur fiscalité.

Si nous mettons en place une éco-contribution, je ne serais pas nécessairement favorable à une éco-contribution régionale, mais plutôt à une éco-contribution sur tous les trafics de transits, notamment nord-sud, qui traversent notre pays sans apporter leur obole pour refaire nos routes, nos infrastructures. Nous savons que ce n'est pas une chose facile, compte tenu des règles européennes, mais il serait important de pouvoir cibler cette éco-contribution pour ceux qui polluent le plus et qui ne consomment rien sur notre territoire national.

Mme Nicole Bonnefoy, rapporteure. – Concernant la taxe à l'essieu, c'est donc une obligation européenne dont on a considéré qu'elle était assez inefficace puisque son rendement est faible, son coût de recouvrement est élevé, et qu'elle n'est pas modulable selon les coûts externes environnementaux des véhicules. La mission a considéré que sa suppression permettrait justement de mettre en place une fiscalité qui pourrait être plus lisible et plus juste ; c'était le sens de nos travaux et j'imagine bien que dans le cadre du projet de loi « Climat et résilience », au regard des propositions qui sont faites sur l'éco-contribution ou écotaxe, le volet fiscal viendra évidemment en discussion. En tout cas, voilà la position de notre mission, concernant la proposition n° 24.

M. Rémy Pointereau, rapporteur. – Je me permets un ajout, car j'ai l'impression que soit notre rapport est complet et donc il n'y a pas d'observations et je m'en réjouis, soit, nous n'avons peut-être pas été assez loin, ce qui peut peut-être générer d'autres questions.

Un constat que j'ai pu faire au cours des auditions, c'est que beaucoup d'opérateurs ne croient plus au fret ferroviaire. De nombreux opérateurs nous ont dit : dans les conditions de la SNCF aujourd'hui, on ne peut pas travailler avec eux parce qu'ils ne sont pas assez souples : pour avoir des sillons, c'est d'une complexité sans nom, quand on veut faire des opérations sur le moyen terme, on nous demande d'avoir une vision sur 3 ans. Imaginez une coopérative céréalière qui doit assurer à la SNCF que pendant 3 ans, elle va livrer tant de marchandises : c'est impossible pour elle de prévoir les volumes qu'elle va livrer, compte tenu de la climatologie, etc.

Je pense qu'il faut que SNCF Réseau devienne une véritable entreprise. Quand je dis entreprise, je pèse mes mots : il faut qu'elle soit réactive, qu'elle soit beaucoup plus souple, qu'elle ne mette pas de pénalités aux entreprises si elles n'assurent pas le contrat prévu au départ.

Il faut également que l'on fasse un effort considérable sur la réhabilitation des embranchements ferroviaires. Il y a une partie de ces embranchements qui appartient souvent aux entreprises ; or, il faut savoir que le coût de rénovation d'un embranchement, c'est entre 500 000 et 1 million d'euros le kilomètre et que les entreprises préfèrent donc acheter des camions et en mettre plus sur les routes. Le problème est là, et SNCF Réseau doit se remettre en question.

Aujourd'hui, on peut difficilement dire qu'il n'y a pas suffisamment de sillons : il y a de moins en moins de trains de voyageurs, de moins en moins de TER dans un certain nombre de régions. Il faut donc que SNCF réseau devienne une véritable entreprise pour essayer de réagir à cette volonté de doubler le fret ferroviaire. Nous sommes à 9 %, notre objectif serait de passer à 20 % et pour cela, il y a encore du chemin à faire.

M. Jean-François Longeot, président. – Merci, monsieur le rapporteur. Au début de votre propos, vous avez dit que soit il n'y avait pas de question parce que ça s'est bien passé, soit que vous n'étiez pas allé assez loin, vous avez oublié un troisième « soit », c'est peut-être que votre rapport est excellent !

C'est pour ça qu'il y a peu de questions ; non seulement vous avez été très bon, mais en plus il y a eu un travail très collectif comme vous l'avez dit tout à l'heure, les membres de la mission ont vraiment participé, sont venus aux rencontres, aux réunions. Il s'agit de la juste récompense d'un travail de grande qualité qui a été fait pendant plusieurs mois sur ce dossier.

Effectivement, on ne fera pas de fret sans SNCF Réseau, c'est évident, et je crois qu'il faudra qu'on puisse les voir dans des délais

rapprochés pour connaître leurs intentions, leurs ambitions et savoir comment au moins doubler la part modale du rail.

Je donne la parole à Didier Mandelli.

M. Didier Mandelli. – Moi aussi, monsieur le président, je voulais reprendre ce vous venez de dire. S'il n'y a pas de questions ou d'observations majeures, c'est parce que vous avez balayé l'ensemble du sujet, vous êtes allé au fond avec des propositions très concrètes et pleines de bon sens, partagées, c'était souligné par notre collègue, par tous.

Je voulais donc simplement vous remercier pour la qualité de votre travail et dire que c'est un peu la marque de fabrique du Sénat, mais aussi de notre commission d'être, sur des sujets très techniques, pragmatiques, et de les aborder avec beaucoup de bon sens. Je voudrais d'ailleurs faire le lien avec la mission qui avait été conduite par Martine Filleul et Michel Vaspard sur les ports, puisqu'il y a un lien évident avec les questions d'infrastructures ferroviaires soulevées dans le cadre de ce travail.

Le Gouvernement devra bien sûr remercier la commission et les rapporteurs pour ce travail juste avant le projet de loi « Climat et résilience », dans lequel j'espère, on retrouvera un certain nombre de ces recommandations traduites sous forme d'amendement. C'est rendre un grand service à la collectivité au sens large et à notre pays de travailler sur le fond. Afficher des objectifs, c'est bien, présenter des stratégies nationales, c'est très bien, mais le Sénat fait le travail de fond pour aider le Gouvernement à prendre des décisions.

Nous verrons si ce travail se traduit concrètement, avec des avis favorables du Gouvernement sur un certain nombre de propositions dans le texte. Afin d'atteindre l'objectif de doubler la part du transport ferroviaire, vous avez défini toutes les recommandations à prendre en compte, donc merci pour ce travail qui nous aidera tous.

M. Jean-François Longeot, président. – En effet, je souhaite vraiment qu'au regard de l'esprit qui a prévalu dans le cadre des travaux de cette mission d'information, on ait le même climat de travail dans la loi, sans faire de mauvais jeu de mots, « Climat et résilience ». J'émetts le souhait qu'un esprit d'avancer, de proposer nourrisse nos travaux sur le projet de loi.

Je donne la parole à monsieur Jacquin.

M. Olivier Jacquin. – Cher président, j'étais en commission des affaires sociales, pour défendre une proposition de loi sur l'« uberisation » et si je défends ce sujet important des travailleurs des plateformes, c'est parce que nous avons travaillé dans la loi d'orientation des mobilités sur ces fameuses chartes que nous avons supprimées à l'unanimité.

Concernant cette mission d'information sur le transport de marchandises, je tiens vraiment à saluer la qualité du travail des auditions et

l'écoute mutuelle qui a prévalu dans cette mission pour intégrer un maximum de propositions. Je salue notamment ma collègue Nicole Bonnefoy pour ses recherches de solutions afin de limiter les effets catastrophiques des fuites de camions sur les petites routes et cette idée de zones dans lesquelles on pourrait expérimenter des dispositifs pour les éviter, à l'image des ZFE, est excellente.

Je voudrais pour ma part relever trois points, en complément des excellentes propositions de la mission. Je ne sais pas si vous êtes abonné à la Mobelette de Gilles Dansart, mais hier il a publié le rapport sur les trains d'équilibre du territoire. Ce rapport avait été demandé dans la loi d'orientation des mobilités, il devait être fourni en décembre 2020, et ne l'avait jamais été. C'est grâce à la presse libre que ce rapport a été rendu public hier. Pourquoi j'en parle ? Parce que sur le fret ferroviaire, oublié de la loi « Climat et résilience », très présent dans cette mission d'information, il avait été demandé au Gouvernement dans la loi d'orientation des mobilités de se pourvoir d'une stratégie fret qui au final sera dévoilée après la loi « Climat et résilience ».

Je salue également les rapporteurs qui ont intégré mes dernières propositions dans le rapport, notamment sur le fret ferroviaire, qui consistent, en plus d'inciter SNCF Réseau à améliorer la qualité des sillons et la qualité de service, à intégrer une remarque qui révèle le fait que pour SNCF Réseau, faire circuler un train de marchandises crée du déficit.

En effet, le prix des sillons est très faible et insuffisamment compensé par le Gouvernement, en dépit de ses injonctions politiques à multiplier le fret ; plus il y aura de fret ferroviaire, plus SNCF Réseau sera en situation déficitaire. Il nous faut absolument résoudre ce problème. J'ai ainsi dit à Rémy Pointereau, car nous sommes tous deux collègues agriculteurs, qu'il s'agit d'une situation similaire à celle des protéagineux. Même si le Gouvernement appelle à cultiver des protéagineux, si la marge brute annuelle est déficitaire en protéagineux, les agriculteurs continueront à cultiver de la betterave. Pour SNCF Réseau, la situation est identique.

Concernant les villes et notamment les véhicules utilitaires légers, il y faut également avoir ce sujet en ligne de mire : le VUL est un cheval de Troie qui vient déstructurer le transport de marchandises. En effet, lorsque vous êtes dans un VUL vous n'êtes pas soumis au chronotachygraphe, vous n'êtes pas soumis aux horaires de circulation, vous pouvez par exemple pénétrer dans les villes le dimanche. Une proposition de l'excellent rapport de Damien Pichereau à l'Assemblée nationale avait consisté à dire qu'il conviendrait d'identifier par une signalétique les VUL utilisés pour le compte d'autrui afin de pouvoir les contrôler. En effet, la difficulté avec les VUL est qu'il est difficile de faire la différence entre la camionnette du plombier local de celle du chauffeur hongrois qui vient éclater le fret d'un poids lourd à l'entrée d'une ville pour le diffuser partout avec des véhicules extrêmement polluants.

Enfin, j'aurais une dernière remarque sur ce qui doit être la responsabilité des transporteurs directement et ce qui doit être remonté au niveau des donneurs d'ordre et des chargeurs. Là aussi, il faut que nous trouvions des solutions pour répartir les charges et les responsabilités correctement tant en matière d'écotaxe ou d'éco-contribution que pour le transport du dernier kilomètre des plateformes telles Amazon qui risquent de venir saturer nos villes et nos réseaux de transport déjà bien congestionnés.

Voici ma petite contribution finale, en guise d'applaudissements et de félicitations pour ce travail intéressant de la part de Rémy Pointereau et de Nicole Bonnefoy, je vous remercie.

M. Jean-François Longeot, président. – S'il n'y a plus de questions, je vais mettre aux voix le rapport de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux.

Y a-t-il des oppositions ? Je n'en vois pas,

y a-t-il des abstentions ? Je n'en vois pas non plus.

Le rapport est adopté à l'unanimité. Bravo à vous deux pour le travail fait, et merci à tous les collègues qui se sont engagés depuis plusieurs mois et qui ont enrichi par leurs propositions ce rapport.

Mme Nicole Bonnefoy, rapporteure. – Je remercie tous les collègues pour leurs propos très positifs, qui nous touchent. Comme d'habitude au Sénat, nous allons évidemment déposer des amendements au nom de la mission dans le cadre du projet de loi « Climat et résilience ».

En termes de communication, un essentiel sera disponible ; chacun pourra s'appuyer sur ce document et le diffuser. Une infographie a également été réalisée par la direction de la communication du Sénat, que je vous invite à consulter.

M. Jean-François Longeot, président. – Merci pour ces informations, il est en effet important que vous puissiez en tant que rapporteurs communiquer sur ce sujet. Localement nous pouvons le faire, mais je crois qu'au niveau national, c'est à vous de le faire.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable autorise la publication du rapport.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 19 janvier 2021

- *France logistique* : **Mmes Anne-Marie IDRAC**, présidente, et **Constance MARÉCHAL-DEREU**, directrice générale.

- *Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)* : **MM. Denis CHOUMERT**, président, et **Fabrice ACCARY**, directeur général ; *France Supply Chain by Aslog* : **MM. Yann DE FERAUDY**, président, et **Aimé-Frédéric ROSENZWEIG**, responsable du Lab « *Supply Chain 4 Good* ».

Mardi 26 janvier 2021

- *Union des entreprises de transport et de logistique de France* : **MM. Jean-Pierre SANCIER**, vice-président, et **Alexis DEGOUY**, délégué général.

- *Organisation des transporteurs routiers européens* : **M. Jean-Marc RIVÉRA**, secrétaire général, et **Mme Laure DUBOIS**, secrétaire générale adjointe.

- *Conseil national des professions de l'automobile* : **M. Nicolas LENORMANT**, président de la branche véhicules industriels, **Mme Dorothee DAYRAUT-JULLIAN**, directrice des affaires publiques et de la communication, et **M. Alexandre SAINT-CLAIR**, chargé de métier véhicules industriels.

Mardi 2 février 2021

- *Fédération nationale des transports routiers* : **Mme Florence BERTHELOT**, déléguée générale, et **M. Rodolphe LANZ**, secrétaire général.

- *Association « Bonne route ! »* : **M. François VACHERESSE**, président ; *Association « Gascogne sans poids lourds »* : **Mme Marianne LABORDE**, vice-présidente.

- *Université de Lyon* : **M. Yves CROZET**, Économiste.

Mardi 9 février 2021

- *Groupe Michelin* : **MM. Nicolas BEAUMONT**, directeur du développement et des mobilités durables, **Géraud PELLAT DE VILLEDON**, directeur RSE de la supply chain, **Mmes Fabienne GOYENECHE**, directrice des affaires publiques européennes, et **Armelle BALVAY**, chargée des affaires publiques France.

- *Renault Trucks* : **MM. Jean-Marc LANGE**, directeur des affaires publiques, et **Marc LEJEUNE**, directeur Business Intelligence.

- *Plateforme de la filière automobile et des mobilités* : **M. Nicolas LE BIGOT**, directeur technique, environnemental et international, et **Mme Louise D'HARCOURT**, chargée des affaires parlementaires.

Mardi 16 février 2021

- *France Nature Environnement* : **Mme Anne LASSMAN-TRAPPIER**, présidente FNE Haute-Savoie - membre des directoires Transports et mobilité durables et Santé environnement, et **M. Gérard ALLARD**, spécialiste transports et mobilités - membre du directoire du réseau Transports et mobilité durables ; *The Shift Project* : **MM. Reuben FISCHER**, chef de projet Fret, **Nicolas RAILLARD**, coordinateur Fret, et **Mme Nolwenn BROSSIER**, chargée de projet - Plan de transformation de l'économie française (PTEF).

- *Institut du développement durable et des relations internationales* : **MM. Sébastien TREYER**, directeur général, et **Yann BRIAND**, chercheur Climat et transports.

Mardi 2 mars 2021

- *Parlement européen* : **Mme Karima DELLI**, présidente de la commission des transports et du tourisme.

- *Université Gustave Eiffel - IFSTTAR* : **Mme Laetitia DABLANC**, directrice Chaire *Logistics City*, **MM. François COMBES**, directeur du laboratoire AME-SPLOTT, **Martin KONING**, chercheur - Laboratoire SPLOTT, et **Mme Pétronille RÈME-HARNAY**, chercheuse - Laboratoire SPLOTT.

- *Transport & Environment*: **Mme Diane STRAUSS**, directrice France.

Mardi 9 mars 2021

- *Observatoire des politiques et des stratégies de transports en Europe* : **M. Michel SAVY**, directeur.

- *Afilog* : **Mme Diana DIZIAIN**, directeur délégué, **M. Salvi CALS**, directeur du développement France - Prologis.

- *Agence de la transition écologique (ADEME)* : **MM. Jérémie ALMOSNI**, chef du service transport et mobilité, et **Yann TRÉMÉAC**, chef de service adjoint transports et mobilité.

Mardi 16 mars 2021

- *Groupe La Poste* : **M. Olivier STORCH**, directeur général adjoint de GeoPost, et **Mme Smara LUNGU**, déléguée aux affaires territoriales et institutionnelles.

- *Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité* : **M. Frédéric CUIILLERIER**, président, **Mmes Louise LARCHER**, conseillère en charge des transports et de l'aménagement, et **Charlotte DE FONTAINES**, chargée des relations avec le Parlement.

Mardi 23 mars 2021

- *ATMO France* : **M. Jean-Luc SAVELLI**, directeur - Qualitair Corse, et **Mme Marine TONDELIER**, déléguée générale.

- *Voies navigables de France* : **MM. Thierry GUIMBAUD**, directeur général, **Lionel ROUILLON**, directeur du développement, et **Mme Muriel MOURNETAS**, responsable des relations institutionnelles.

- *Assemblée des départements de France* : **MM. François DUROVRAY**, président de la commission en charge des transports - président du conseil départemental de l'Essonne, **Philippe HERSCU**, directeur délégué à l'aménagement du territoire, **Mme Marylène JOUVIEN**, chargée des relations avec le Parlement, **M. Augustin ROSSI**, conseiller logement et mobilités, et **Mme Pauline MAZIN**, responsable veille et réseaux sociaux.

Mardi 30 mars 2021

- *Syndicat national des transports légers* : **M. Antoine CARDON**, délégué général, **Mme Fabienne FAUNY**, administratrice, et **M. Malik BELKESSAM**, administrateur.

- *Entreprises fluviales de France* : **M. Didier LEANDRI**, président délégué général.

- *Groupement national des transports combinés* : **MM. Ivan STEMPEZYNSKI**, président, et **Aurélien BARBÉ**, délégué général.

Mardi 6 avril 2021

- *Ministère de la transition écologique et solidaire - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **MM. Marc PAPINUTTI**, directeur général, **Xavier-Yves VALÈRE**, conseiller politique de fret et logistique, et **Julien PAVY**, conseiller parlementaire et territoires.

- *Amazon France* : **M. Yohann BÉNARD**, directeur de la stratégie, **Mmes Claire SCHARWATT**, responsable affaires publiques, et **Philippine COLRAT**, responsable affaires publiques.

Mardi 13 avril 2021

- *Ministère de la transition écologique – Direction générale de l'énergie et du climat* : **MM. Laurent MICHEL**, directeur général, et **Nicolas OSOUF-SOURZAT**, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules.

- *Vinci Autoroutes* : **MM. Pierre COPPEY**, président, et **Blaise RAPIOR**, directeur général adjoint ; *APRR* : **M. Philippe NOURRY**, président-directeur général ; *Sanef* : **M. Vincent FANGUET**, directeur de l'exploitation.

Jeudi 6 mai 2021

- *Axérial* : **MM. Bruno BOUVAT-MARTIN**, premier vice-président, **Jean-François LÉPY**, vice-président d'Intercéréales, responsable logistique, directeur commercial chez Soufflet, et **Samuel CARPENTIER**, chargé de la logistique à Intercéréales.

LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

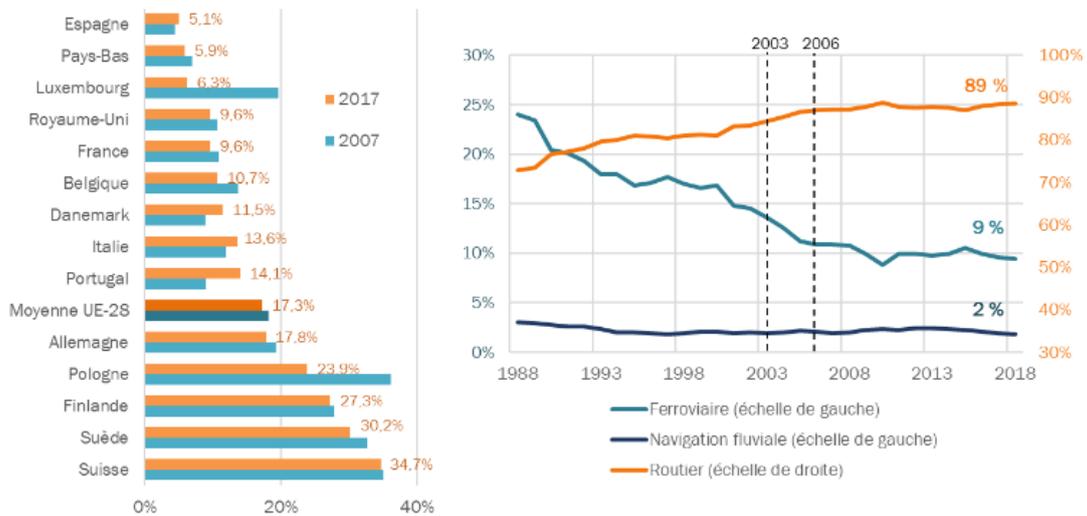
- *Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)*
- *Amazon*
- *Association « Bonne route ! »*
- *Association « Gascogne sans poids lourds »*
- *Association des communes et collectivités d'Outre-mer (ACCD'OM)*
- *Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité*
- *Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)*
- *Association française de l'immobilier logistique (Afilog)*
- *Association française du gaz naturel véhicule (AFGNV)*
- *Association française pour la logistique (ASLOG)/France Supply Chain*
- *ATMO France*
- *Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)*
- *Cdiscount*
- *Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)*
- *Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)*
- *Cooperl*
- *DHL Express*
- *Électricité de France (EDF)*
- *Entreprises fluviales de France (E2F)*
- *Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD)*
- *Fédération française des producteurs d'oléagineux et de protéagineux (FOP)*
- *Fédération nationale des transports routiers (FNTR)*
- *FedEx Express*
- *France Logistique*
- *France Nature Environnement*
- *Google Maps*
- *Groupe Michelin*
- *Groupement national des transports combinés (GNTC)*
- *IKEA*
- *Institut du développement durable et des relations internationales :*
M. Yann Briand, chercheur

- *La Poste*
- *Ministère de la transition écologique – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)*
- *Ministère de la transition écologique – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)*
- *négaWatt*
- *Observatoire des politiques et des stratégies de transports en Europe : M. Michel SAVY, directeur.*
- *Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)*
- *Parlement européen, Mme Karima DELLI, présidente de la commission des transports et du tourisme*
- *Plateforme automobile (PFA)*
- *Préfecture de Charente*
- *Préfecture du Cher – Direction départementale des Territoires*
- *Régions de France*
- *Renault Trucks*
- *Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef)*
- *Syndicat national des producteurs d'alcool agricole (SNPAA)*
- *Syndicat national des transports légers (SNTL)*
- *The Shift project*
- *TK'Blue agency*
- *Transics*
- *Transport & Environment*
- *Union nationale des industries de la manutention (UNIM)*
- *Union Transport et Logistique de France (Union TLF)*
- *Université de Lyon : M. Yves CROZET, économiste*
- *Université Gustave Eiffel – Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)*
- *Vinci Autoroutes*
- *Voies navigables de France*

ANNEXES

ANNEXE 1 : FOCUS SUR LA PART MODALE EN TONNES/KM DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Figure 9 – Part modale en tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises : comparaison européenne (à gauche) et autres modes (à droite)



Note : 2003 et 2006 correspondent aux dates de libéralisation du fret ferroviaire en France, respectivement sur les marchés internationaux en 2003 et domestiques en 2006. La circulation effective du premier train privé sur un trafic international n'a eu lieu cependant qu'en juin 2005 (circulation d'un train de la société CFTA Cargo entre la Meuse et l'Allemagne³⁸).

Sources : Eurostat, SDES et Autorité de régulation des transports

Source : Autorité de régulation des transports, 2018, « Le marché français du transport ferroviaire de marchandises ».

ANNEXE 2 : FOCUS SUR LE REMBOURSEMENT D'UNE FRACTION DE LA TICPE AUX TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) – anciennement taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) – porte sur les produits pétroliers destinés à être utilisés en tant que carburant ou combustible de chauffage. Cette taxe relève du régime d'accises, calculée proportionnellement au poids ou au volume du produit au moment de sa mise en circulation.

Le premier mécanisme de remboursement de la TICPE pour les sociétés de transport intervient en 1999, afin de préserver la compétitivité du secteur dans un contexte d'augmentation de la fiscalité automobile à des fins environnementales ; ce remboursement est plafonné en litres par véhicules par an. La révision du droit européen, avec la directive sur la taxation de l'énergie de 2003, conserve la possibilité de mettre en place un tel remboursement, mais inclut une augmentation du taux plancher de taxation des produits énergétiques. À la suite de cette augmentation, le Gouvernement français supprime le plafonnement en litres par véhicules par an du remboursement de la TICPE. Depuis, le taux plancher au-delà duquel la TICPE est remboursée a connu deux évolutions. Il est augmenté de 4 centimes par hectolitre en 2015, à la suite de l'abandon de la mise en œuvre du projet d'écotaxe, et de 2 centimes par hectolitre en 2020, pour atteindre son niveau d'aujourd'hui de 45,19 euros par hectolitre. Les transporteurs routiers ne sont donc pas redevables de la contribution climat-énergie, intégrée en 2014 à plusieurs taxes intérieures de consommation dont la TICPE.

ANNEXE 3 : FOCUS SUR LE PROJET D'ÉCOTAXE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

La création d'une contribution des poids lourds à l'entretien du réseau routier national et de certaines sections des voies des collectivités territoriales faisait partie des 268 engagements pris lors du Grenelle de l'Environnement, en octobre 2007.

Cet engagement, initialement décrit comme une « éco-redevance kilométrique », est ensuite baptisé « écotaxe » par l'article 11 de la loi dite « Grenelle 1 » du 3 août 2009¹. Les recettes de cette écotaxe étaient explicitement affectées à l'entretien du réseau routier, étant attribuées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, à l'exception des recettes provenant du réseau appartenant aux collectivités territoriales, qui bénéficieraient d'une rétrocession du produit correspondant de la taxe. Des objectifs de report modal lui sont également attribués au cours de la navette parlementaire, en faisant un levier d'investissement dans les infrastructures, mais également d'incitation à la décarbonation du transport de marchandises. En outre, il était initialement prévu que cette taxe soit répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.

Ce projet d'écotaxe, initialement prévu pour 2011, bénéficiait d'un soutien politique quasi-unanime, et fut voté par les députés du Parti socialiste, de l'UMP et de l'UDI. Cependant, sa mise en œuvre provoqua le mouvement de contestation des « bonnets rouges », qui dénonçaient un dispositif qui impacterait de manière disproportionnée la Bretagne. Face à la contestation, au cours de laquelle plusieurs portiques écotaxe ont été endommagés, le Gouvernement a reporté la mise en œuvre de cette mesure, pour ensuite la suspendre définitivement en 2014, et la compenser par une augmentation de la TICPE pour les transporteurs routiers. La Cour des comptes a chiffré le coût de la résiliation du contrat avec « Ecomouv' », le prestataire chargé de la mise en œuvre technique de l'écotaxe, à environ 1 milliard d'euros pour l'État².

¹ Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

² Rapport public annuel 2017 de la Cour des comptes

ANNEXE 4 : FOCUS SUR L'ENCADREMENT EUROPÉEN DE LA MISE EN PLACE DE CONTRIBUTIONS SUR LE TRAFIC DU RÉSEAU ROUTIER

Les taxes et redevances portant sur le trafic de poids lourds sont régies par la directive « Eurovignette » du droit communautaire¹. Cette directive, qui date de 1999 et qui fut révisée en 2006 et 2011, encadre plusieurs éléments fiscaux relatifs aux véhicules, à savoir les taxes sur les véhicules et les modalités des prélèvements pour usage des infrastructures routières.

Au sens de la directive « Eurovignette », toute écotaxe kilométrique est définie comme un « **péage** », par opposition aux « **droits d'usage** » qui désignent les vignettes dont la tarification est basée sur le temps d'utilisation de l'infrastructure. Les obligations de la directive ne portent que sur la tarification des véhicules de plus de 3,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises, et s'appliquent uniquement au réseau autoroutier et au réseau routier transeuropéen.

Le premier grand principe énoncé par cette directive est celui de la **non-discrimination** : l'article 7 § 3 précise que « *les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport* ». **Il est donc interdit de mettre en place une écotaxe qui ne ciblerait que les véhicules étrangers en transit en France.**

La directive impose également que tout droit d'usage soit proportionné au temps d'utilisation de l'infrastructure, et encadre les différences de tarification entre les taux journaliers, hebdomadaires, mensuels et annuels.

Concernant le péage kilométrique, la philosophie de la directive a sensiblement évolué au fil de ses révisions successives : si sa première version n'autorisait pas les États membres à fixer les prix des péages en fonction des coûts externes des véhicules (pollution atmosphérique et sonore) – limitant ainsi le péage à une redevance d'infrastructure – la rédaction actuelle précise qu'un péage peut comporter dans sa tarification une **redevance d'infrastructure** et une **redevance pour coûts externes**. De plus, les États membres « *font varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions Euro du véhicule* » – sauf si le péage comporte une redevance pour coûts externes. Le taux du péage peut également être modulé **selon l'état de congestion du réseau**. La méthode de calcul des coûts externes et d'infrastructure est précisée par la directive et ses annexes. Par ailleurs, si cette directive précise que « *les États membres*

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

déterminent l'usage qui est fait des recettes produites », elle **incite les États membres à destiner ces recettes au secteur des transports**, en particulier pour les recettes des redevances pour coûts externes, qui devraient être utilisées « *pour rendre les transports plus durables* ».

Par ailleurs, une nouvelle révision de la directive « Eurovignette » est en cours de discussion, avec l'organisation de trilogues en mars 2021 suite à l'adoption de propositions par le Conseil et le Parlement européens. Le projet de réforme porterait sur une **modulation accrue des coûts sur les émissions CO₂**, une transition imposée pour tous les États membres vers un **système de péage plutôt qu'un droit d'usage**, et **l'inclusion de véhicules légers dans le périmètre de cette directive**.

La transcription de cette directive dans le droit français s'est faite dans le code de la voirie routière, notamment aux articles L. 119-5 à L. 119-8, qui entérinent le principe de non-discrimination et fixent les modalités de modulation des péages en fonction des coûts externes. L'article L. 119-6 précise notamment que « *les modulations des péages ont pour but de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur utilisation optimale et d'améliorer la sécurité routière* ».

Source : Rapport d'information N° 1937 (14^e législature) déposé par la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds, Assemblée nationale

ANNEXE 5 : FOCUS SUR LES ENTREPÔTS EN FRANCE

Les entrepôts sont le plus souvent localisés à côté des outils de production, des bassins de consommation et le long des corridors logistiques.

On peut distinguer entre plusieurs catégories¹ :

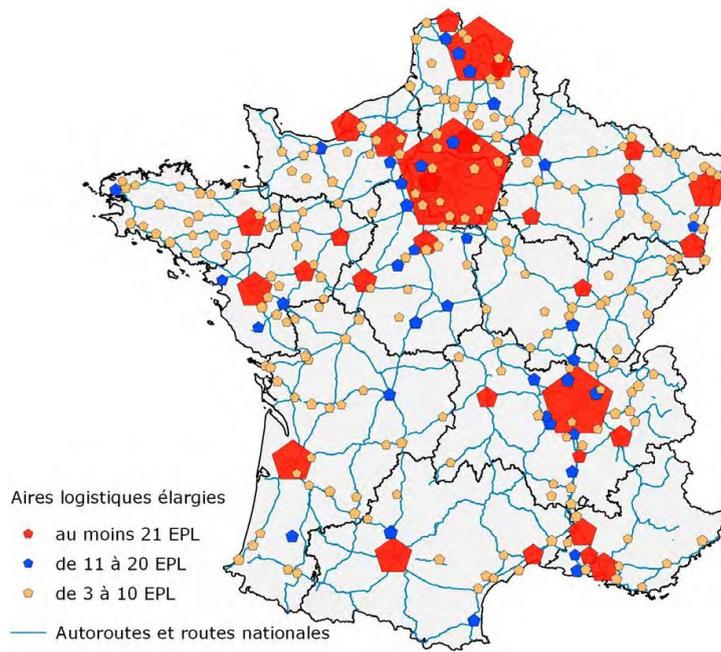
- les **entrepôts de distribution nationale**, servant d'interface entre des flux internationaux, nationaux et régionaux ;
- les **plateformes de « groupage-éclatement »**, qui permettent de préparer les commandes au plus près des axes de transport ;
- les **centres de distribution urbaine**, qui permettent la distribution des commandes aux clients finaux ;
- les **espaces urbains de livraisons**, support final des activités de livraison (consignes, point-relais...).

Plus ces espaces sont situés en amont de la chaîne de distribution, plus ils sont volumineux : les entrepôts de distribution nationale comptent en moyenne une surface de 50 000 à 200 000 m², tandis que les centres de distribution ont une superficie de 500 à 10 000 m². Les espaces urbains de livraisons n'occupent quant à eux que quelques mètres carrés.

En 2015, l'atlas des entrepôts et des aires logistiques en France comptait 4 432 entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m², pour une offre d'entreposage de 78 millions de m².

Alors que par le passé les entrepôts se sont déployés autour de corridors logistiques, **leur implantation tend à se développer à proximité des grandes villes depuis dix ans**, en particulier les grandes métropoles françaises. Sous l'effet de la montée en puissance du e-commerce, on observe une hausse de la surface moyenne des bâtiments (la surface moyenne des bâtiments construits en 2016 était de 30 000 m² alors que la surface moyenne du parc existant était de 18 600 m²) et une localisation de plus en plus proche des bassins de consommation.

¹ Mission CGEDD-IGF-France Stratégie pour un développement durable du commerce en ligne.



Source : atlas des entrepôts 2015.

ANNEXE 6 : FOCUS SUR LA BASE CARBONE DE L'ADEME

La Base Carbone rassemble des données publiques de facteurs d'émissions, nécessaires à la réalisation de bilans d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et plus généralement de tout exercice de comptabilité carbone.

Elle est la base de données de référence concernant l'obligation de réalisation d'un bilan GES pour les entreprises de plus de 500 salariés, les établissements publics de plus de 250 agents et les collectivités de plus de 50 000 habitants¹.

Administrée par l'Ademe, sa gouvernance est multi-acteurs : 14 membres la composent tels que le ministère de la transition écologique (MTE), le Mouvement des entreprises de France (MEDEF), le Réseau action climat (RAC), l'Association des professionnels en conseil climat (APCC), etc. Son enrichissement est ouvert à tous *via* la possibilité de contributions externes. Ses données peuvent être consultées en ligne gratuitement.

Cette base repose grâce à un système d'ajout de données. Ainsi, des contributeurs externes (bureaux d'études, entreprises, universitaires ou particuliers) peuvent proposer leurs propres facteurs d'émissions.

¹ Cette obligation résulte de l'article 75 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

ANNEXE 7 : FOCUS SUR LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE

A. RÉSULTATS QUANTITATIFS

Questions		Décompte	Pourcentage de répondants
Âge	Moins de 20 ans	73	2.69 %
	Entre 20 et 30 ans	977	36.06 %
	Entre 30 et 40 ans	712	26.28 %
	Entre 40 et 50 ans	345	12.74 %
	Entre 50 et 65 ans	424	15.65 %
	Plus de 65 ans	178	6.57 %
Résidence	En milieu urbain	1 586	58.55 %
	En milieu rural, dans un bourg	481	17.76 %
	En milieu isolé	223	8.23 %
	À la périphérie d'une ville ou d'une agglomération	419	15.47 %
Fréquence des achats en ligne	Plusieurs fois par semaine	158	5.83 %
	Une fois par semaine	196	7.24 %
	Plusieurs fois par mois	802	29.61 %
	Une fois par mois	481	17.76 %
	Plusieurs fois par an	933	34.44 %
	Une fois par an	112	4.13 %
	Jamais	27	1.00 %

Les critères environnementaux sont-ils importants dans les habitudes générales de consommation ?	Oui	2 147	79.25 %
	Non	562	20.75 %
Lorsque vous effectuez un achat sur internet, vous estimez-vous suffisamment informés sur l'impact environnemental de la livraison ?	Oui	187	6.90 %
	Non	2 514	92.80 %
Lorsque vous effectuez un achat sur internet, souhaiteriez-vous avoir connaissance de l'impact environnemental des différentes solutions de livraison proposées	Oui, tout à fait	2 003	73.94 %
	Oui, plutôt	454	16.76 %
	Non, plutôt pas	100	3.69 %
	Non, pas du tout	113	4.17 %
	Ne sais pas	39	1.44 %
Cette information serait-elle susceptible d'influencer votre choix...			
... d'acheter ou non	Oui, tout à fait	1 090	40.24 %
	Oui, plutôt	853	31.49 %
	Non, plutôt pas	445	16.43 %
	Non, pas du tout	246	9.08 %
	Ne sais pas	75	2.77 %

... du lieu de livraison	Oui, tout à fait	1 675	61.83 %
	Oui, plutôt	687	25.36 %
	Non, plutôt pas	144	5.32 %
	Non, pas du tout	166	6.13 %
	Ne sais pas	37	1.37 %
... du délai de livraison	Oui, tout à fait	1 618	59.73 %
	Oui, plutôt	690	25.47 %
	Non, plutôt pas	185	6.83 %
	Non, pas du tout	171	6.31 %
	Ne sais pas	45	1.66 %
Pour être livré dans des délais rapides, êtes-vous prêts à supporter un prix de livraison plus élevé ?	Oui, tout à fait	563	20.78 %
	Oui, plutôt	627	23.15 %
	Non, plutôt pas	723	26.69 %
	Non, pas du tout	708	26.14 %
	Ne sais pas	88	3.25 %
Quel système de tarification vous semblerait préférable ?	Un prix fixe, de l'ordre de quelques euros par exemple	589	21.74 %
	Un prix proportionnel au prix du produit acheté	565	20.86 %
	Sans réponse	36	1.33 %
	Non affiché	1 519	56.07 %

Ce prix pourrait être équivalent à	1 à 3 % du prix du produit	101	3.73 %
	3 à 5 % du prix du produit	202	7.46 %
	5 à 10 % du prix du produit	135	4.98 %
	Plus de 10 % du prix du produit	39	1.44 %
	Autre	79	2.92 %
	Sans réponse	9	0.33 %
	Non affiché	2 144	79.14 %
À l'inverse, seriez-vous prêt à choisir un mode de livraison lent (> 5 jours) si vous en aviez la possibilité ?	Oui, tout à fait	1 560	57.59 %
	Oui, plutôt	793	29.27 %
	Non, plutôt pas	203	7.49 %
	Non, pas du tout	95	3.51 %
	Ne sais pas	58	2.14 %
Quels critères sont déterminants dans votre choix d'un mode de livraison lent ?	Payer un prix de livraison minimum	600	22.15 %
	Réduire l'impact environnemental de la livraison	1 559	57.55 %
	Autre	176	6.50 %
	Sans réponse	18	0.66 %
	Non affiché	356	13.14 %

Si une solution de livraison « verte » vous était proposée lors d'un achat en ligne, seriez-vous prêt à la choisir si...			
... elle est moins rapide	Oui, tout à fait	1 904	70.28 %
	Oui, plutôt	597	22.04 %
	Non, plutôt pas	108	3.99 %
	Non, pas du tout	77	2.84 %
	Ne sais pas	23	0.85 %
... elle vous coûte plus cher	Oui, tout à fait	394	14.54 %
	Oui, plutôt	787	29.05 %
	Non, plutôt pas	945	34.88 %
	Non, pas du tout	495	18.27 %
	Ne sais pas	88	3.25 %
... elle implique un déplacement en point de retrait	Oui, tout à fait	1 512	55.81 %
	Oui, plutôt	746	27.54 %
	Non, plutôt pas	241	8.90 %
	Non, pas du tout	161	5.94 %
	Ne sais pas	49	1.81 %
De manière générale, souhaiteriez-vous que les sites de vente en ligne vous laissent davantage le choix concernant...			

... le lieu de livraison	Oui, tout à fait	1 674	61.79 %
	Oui, plutôt	743	27.43 %
	Non, plutôt pas	161	5.94 %
	Non, pas du tout	53	1.96 %
	Ne sais pas	78	2.88 %
... le délai de livraison	Oui, tout à fait	1 490	55.00 %
	Oui, plutôt	943	34.81 %
	Non, plutôt pas	159	5.87 %
	Non, pas du tout	61	2.25 %
	Ne sais pas	56	2.07 %
... le véhicule de livraison	Oui, tout à fait	1 636	60.39 %
	Oui, plutôt	603	22.26 %
	Non, plutôt pas	189	6.98 %
	Non, pas du tout	167	6.16 %
	Ne sais pas	114	4.21 %

B. SÉLECTION DE RÉPONSES AUX QUESTIONS OUVERTES

Sous quelle forme aimeriez-vous avoir connaissance de l'impact environnemental des solutions de livraison proposées lorsque vous effectuez un achat en ligne (ex. : estimation des émissions de CO₂ induites par chaque solution de livraison/proposition d'une solution de livraison « éco-responsable » parmi les options de livraison disponibles, etc.) ?

« En fonction de la distance entre l'entrepôt et le client, un calcul devrait être fait pour indiquer comme le fait la SNCF la consommation de CO₂. La complexité du calcul réside dans le transport de masse depuis le fabricant jusqu'à un hub puis d'un hub à une plateforme régionale, puis la livraison du dernier kilomètre. Attention, le produit pour sa fabrication peut avoir fait plusieurs fois le tour du Monde et celui-ci doit être pénalisé.

Ex : un produit fabriqué en Chine et livré à un entrepôt en banlieue parisienne avec quelques kms pour livrer le client résident à Paris aurait-il une meilleure note que le même produit fabriqué à Marseille et livré à Paris ? Je pense qu'il faut calculer l'impact de CO₂ du transport de tous les éléments composant un produit depuis son producteur/fabricant et ses sous-traitants. »

« Estimation des émissions, évaluations avec une notation simplifiée, favoriser livraison en point relais, pas de seconde livraison pour favoriser les points relais ou la Poste »

« Estimation des émissions de GES induites par chaque solution en prenant les bases Ademe,
- proposition d'une solution de livraisons « Éco-responsable »,
- indication des lieux (commerces) à proximité proposant ce même article, son coût et la différence d'impact environnemental,
- indication du coût global du produit et de sa livraison, lié à son impact environnemental.

«Mettre donc en place un (réel) coût carbone,
- mettre en place une taxe sur le produit (une TVA évolutive ?), pour que le produit situé à proximité soit systématiquement moins cher que le produit à l'autre bout du monde
- connaître l'ensemble du trajet réalisé par le produit (différents centres de tri, différents moyens de déplacement, taux de remplissage du véhicule).”

« Quelque chose de très simple de type smileys vert/orange/rouge ou score entre 1 et 5. Un peu à la Yuka. Je ne pense pas passer plus de quelques secondes à étudier cet aspect. Il faut que ce soit ultra simple. »

«Proposition d'une solution de livraison « éco-responsable » parmi les options de livraison disponibles, par exemple choix d'une livraison groupée/optimisée afin d'atteindre un certain nombre de livraisons dans un secteur ou un point relais donné, en acceptant en contrepartie un délai un peu plus long (du moins pour les premiers acheteurs). L'aspect "éco-responsable" peut également se retrouver sur l'emballage, autant sur sa composition (origine du carton, du papier bulles, du ruban adhésif, etc., éviter les surimpressions publicitaires sur les cartons et rubans adhésifs qui sont totalement inutiles) que sur le dimensionnement du contenant au contenu (il n'est pas rare de recevoir de petits éléments, parfois entourés de polystyrène pas toujours "éco-responsable", dans des cartons pouvant contenir une télé!).”

Votre classement des critères de choix de livraison varie-t-il en fonction du type de marchandise livrée ? Expliquez brièvement (ex : la rapidité est un critère moins important pour la livraison de biens rares ou volumineux/le coût de livraison est un critère plus important si le montant de l'achat est faible).

« Je préfère être livré plus tard même si ça prend du temps. Les livraisons ultra rapides qui nécessitent des camions doivent être payantes ou taxées. Il faut développer les points relais dans des murs de casier qui évitent des déplacements à domicile »

« J'aimerais pouvoir choisir une livraison plus lente et un envoi groupé de mes articles sur Amazon quand j'estime ne pas avoir besoin de les recevoir rapidement, tout en gardant la possibilité d'être livré rapidement quand j'estime avoir besoin de

l'article rapidement. Ce n'est pas une question de catégorie d'article, mais de discernement personnel. »

« Le critère de rapidité renforce la surconsommation de produits et de livraison. »

« La rapidité n'est pas tout. Il n'y a rien d'écologique dans le e-commerce. »

« La livraison à domicile se justifie pour les colis volumineux. Je trouve les livraisons de petits colis parfaitement immorales et contraires aux exigences environnementales. »

"Il y a une vraie différence entre les achats répondant à un besoin (un câble particulier, un équipement sportif...) et ceux répondant à du plaisir (vêtements, objet de collection, jeux..). Ces derniers, les délais sont nettement moins importants."

« Pour des achats de biens volumineux, je choisirai constamment un mode de livraison qui m'évitera des déplacements ; tandis que pour des achats de biens rares, je privilégierai un mode de livraison à domicile si les dates proposées par la plateforme de livraison sont non négociables et fixées sur des jours pendant lesquels je suis absent de mon domicile. »

"Zone commerciales = désastre environnemental (et visuel). Les îlots de fraîcheur sont à la mode à Bordeaux. Or les zones commerciales sont goudronnées ce qui réfléchit le rayonnement solaire, les températures au sol ont été mesurées à Mérignac Soleil (zone commerciale) elles peuvent atteindre 70 degrés ! ! !"

« Le nombre de voitures dans les centres commerciaux est impressionnant => pollution »

« Par contre aller chez un petit commerçant indépendant en centre-ville, à pied ou en vélo, est à privilégier pour le commerçant, puis ensuite pour l'environnement. »

« L'environnement est à la mode, le développement durable serait plus approprié ! »

"Le coût de livraison ne doit pas représenter une trop grande part dans le prix final de la commande (idéalement entre 15 et 20 %)"

"La rapidité peut être plus importante dans des périodes comme Noël pour des cadeaux de « dernière minute ». Je privilégie internet sur certains produits, car ils sont malheureusement moins chers sur internet."

Quel(s) critère(s) pourrai(en) t être déterminant(s) dans votre choix d'un mode de livraison lent :

- a) Payer un prix de livraison minimum**
- b) Réduire l'impact environnemental de la livraison**
- c) Autre**

« Les 2 critères sont aussi importants l'un que l'autre et ne doivent pas s'opposer : si on pollue moins, on paye moins, car on fait des efforts et si on pollue plus on est sanctionné par un prix plus élevé. »

“Responsabiliser le consommateur et la société de e-commerce en prenant en considération le type de commande et la taille de la société (Amazon a un pouvoir plus grand qu'une petite PME) en jouant sur un prix minimal de livraison ou une taxe équivalente reversée aux entreprises locales et visant à réduire l'impact environnemental de la livraison.”

« Respecter les droits du travail. Payer le juste prix. Respecter l'environnement d'où sûrement des livraisons groupées. »

“Les deux critères sont déjà pris en compte : le moins cher et surtout ne pas faire la bêtise de commander un produit pour le lendemain, 3 ou 4 jours sont bien... Le délai d'une semaine est un peu long, mais tout cela est dépendant d'un trajet indiqué et donc compréhensible : on dirait que vous insinuez que plus c'est rapide et plus il faudra de carburant ! C'est idiot, le trajet rapide dépend d'abord de la qualité logistique et les frais de livraison rapides sont surtout dus à une logistique défaillante ! En bref on fait payer plus cher pour soi-disant dire que c'est tellement plus difficile de sortir un produit le jour même alors qu'il est en stock : en bref le « 24 h ou 48 h » c'est du fake ! Ce sont des frais pris sur le client qui ne devraient pas l'être !”

« Réduire l'impact environnemental et humain. Pourquoi devons-nous vivre sous la pression constante de la vitesse ? Livrer de plus en plus et de plus en plus vite avec des livreurs qui courent toute la journée pour de faibles salaires et un vidage de tête garanti ! »

« Pourquoi le prix minimum et l'impact environnemental sont-ils en opposition ? Plus un véhicule est mutualisé, moins son impact est important par produit. »

“Tout dépend de l'urgence de la livraison (ex. : un étudiant peut avoir besoin d'un manuel rapidement).”

« Cumul des deux, payer moins cher et permettre un transport d'un plus gros volume de colis donc moins d'émissions. »

« Les deux, payer le prix minimum tout en lui garantissant un impact environnemental le moins fort possible, d'où l'importance du signal-prix en faisant de la livraison à J+5 une option moins chère que la livraison 24 h. »

« Le suivi et la fiabilité de la livraison. Le besoin immédiat n'existe quasi pas, sauf pour la livraison des repas. Pour certains produits, il est plus important d'être sûr d'être livré à telle ou telle date. La livraison expresse est un besoin alimenté par le

fait qu'une fois le produit livré, il n'y a plus d'incertitude de la fiabilité de la commande en ligne. »

Si vous souhaitez partager un commentaire ou une contribution sur l'impact environnemental des livraisons du e-commerce, vous pouvez écrire dans le champ libre ci-dessous.

“Le e-commerce pourrait être une solution énergétiquement économique, écologique et socialement respectueuse, or ce n'est pas le cas. La contrainte actuelle du covid ne doit pas nous faire oublier que le e-commerce génère des émissions de gaz à effet de serre, que les transporteurs sont mal payés par les entreprises et ont de mauvaises conditions de travail. Il serait souhaitable d'encadrer plus strictement l'activité des entreprises de livraison. Les livraisons pourraient être groupées par secteur de livraison et non par date, de façon à économiser du temps de transport, quitte à recevoir plus tard les colis ; les livraisons réellement urgentes sont très rares. Il faudrait également interdire les « retours gratuits » pour que les gens ne se fassent pas livrer des objets dont ils savent d'avance qu'ils ne vont pas les acheter. D'autre part, la construction d'entrepôts à l'extérieur des villes n'est pas une solution durable. Il serait plutôt souhaitable de relocaliser un certain nombre de productions afin de limiter les intermédiaires et les transports inutiles. Peut-être pourrait-on mettre des malus aux livraisons longue distance de produits ne respectant pas les normes sociales et/ou environnementales, par exemple d'objets en plastique venus par containers, dont on sait qu'ils se retrouveront sous forme de micro-plastiques dans les océans et mettront des centaines d'années à disparaître.”

“Actuellement j'ai pris un abonnement Amazon prime, car livraison rapide et surtout gratuite. Pas assez de « box » de proximité où l'on peut récupérer à pied des paquets 24 h/24 h. Les points relais sont souvent dans des zones commerciales : totalement aberrant, car il faut souvent y aller à pied ! Pourquoi ne pas utiliser plus souvent les services du facteur ! ! ! Dans tous les cas il passe tous les jours. Pourquoi ne pas trouver des solutions sécurisées pour qu'il laisse les paquets dans tous les nouveaux immeubles (imposer un système sécurisé de consigne 24 h/24 dans les nouvelles constructions) ou bien la même chose via le réseau de petits commerçants de proximité (mais ce n'est pas souvent 24 h/24). Le e-commerce a un impact environnemental effectivement, mais aussi humain (petits commerçants). L'environnement est à la mode, les drames humains par contre perdureront après cette mode sur laquelle vous êtes en train de surfer avec cette enquête.”

« J'ai le sentiment qu'il y a très peu d'entrepôts de stockage des marchandises, aussi les commerces ont tendance, pour regrouper le plus de livraisons possibles dans la même journée, à faire faire de nombreux kilomètres par leurs livreurs dans des camionnettes - je crois que si le quadrillage était plus fin, il serait plus simple pour eux de mettre en place des livraisons avec des modes de livraison plus doux. »

« Je souhaite que le système de livraison évolue vers un système plus en phase avec les enjeux environnementaux. Une livraison express (24-48 h) devrait automatiquement coûter plus cher, car mettant plus de pression sur la chaîne de production/livraison et donc générant un coût humain et social plus élevé (stress au

travail, bataille de la performance [ex. : entrepôts Amazon, etc.]. D'autre part ces livraisons sont le plus souvent effectuées par des voitures ou camionnettes thermiques et donc polluantes. Par conséquent, il serait aussi logique de pousser à la consommation des livraisons lentes et écologiques en les rendant moins chères. La loi devrait se conformer aux attentes écologiques et environnementales en imposant une logique de frais de livraison dégressifs en fonction du type de livraison et du délai. Il sera important d'accompagner les consommateurs en expliquant que chaque chose a un coût et que la livraison n'y coupe pas. Il faut aussi arrêter de pousser les consommateurs vers cette logique où tout doit aller vite et où tout peut être gratuit alors que cela dégrade notre futur. Le gratuit devrait être réservé aux actions raisonnées et durables. »