

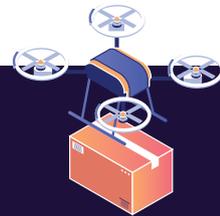


MI TRANSPORT DE MARCHANDISES FACE AUX IMPÉRATIFS ENVIRONNEMENTAUX

1 LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport de marchandises, mis à rude épreuve pendant la crise sanitaire, mais des perspectives de croissance d'ici 2050

- La crise sanitaire a mis en lumière le caractère essentiel de nos chaînes logistiques et de transport pour la vie de la Nation
- La logistique est un secteur pourvoyeur de nombreux emplois (1,8 millions en France), avec **30 000 créations** nettes d'emplois par an
- Mis à rude épreuve pendant les confinements successifs, il devrait croître tendanciellement d'ici 2050



Un fret français très majoritairement dominé par le mode routier :

90% du transport intérieur de marchandises est réalisé par le mode routier

Malgré les efforts déjà engagés, une urgente nécessité de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises pour tenir nos objectifs de décarbonation

- Les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre. **23 %** des émissions liées aux transports résultent des poids lourds et **19 %** des véhicules utilitaires légers (VUL). Ces chiffres correspondent à l'ensemble des prestations de transport réalisées par des poids lourds ou VUL
- Si l'ensemble des émissions de GES a baissé de **5 % depuis 2015**, et celles des transports de **2 %**, les émissions liées au transport de marchandises ont augmenté de **6 %**
- Il est indispensable d'amplifier les efforts de réduction de l'empreinte environnementale du transport de marchandises pour atteindre l'objectif de neutralité carbone **d'ici 2050**





LES PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION

1

Massifier le transport de marchandises sans opposer les modes

Chiffres et constats

Les modes ferroviaire et fluvial peinent à se développer : les parts modales du fer et du fleuve s'élèvent respectivement à **9 et 2 %** (soit deux fois moins que les moyennes européennes). Ils présentent pourtant de nombreux atouts :



Principales recommandations

- Lancer un plan d'investissement massif de régénération et de développement des réseaux ferroviaire et fluvial ciblé vers les investissements les plus stratégiques (dessertes portuaires, capillaires desservant les silos céréaliers...)
- Assouplir les modalités d'attribution des sillons par SNCF Réseau et définir de nouveaux critères de qualité de service pour le fret dans le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau
- Renforcer les aides au verdissement de la flotte fluviale

2

limiter les nuisances liées au transport routier de marchandises

Constats

- La majorité du trafic de poids lourds est réalisée sur le réseau autoroutier
- Néanmoins, certains camions contournent des sections d'autoroutes à péages et créent d'importantes nuisances sur des routes nationales ou départementales (pollution de l'air, congestion, dégradation de la voirie, insécurité routière)

Principales recommandations

- Rédiger une circulaire précisant les prérogatives des maires et rappelant la jurisprudence en matière de limitation du trafic de poids lourds
- Cartographier les principaux « itinéraires de fuite » et prévoir, pour chacun d'entre eux, d'ici 2023, la signature d'un protocole de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises entre les différentes parties prenantes sous l'égide du préfet (élus, riverains, transporteurs...)
- Mettre en place des « zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises » (ZRN) sur le modèle des ZFE m
- Renforcer les moyens mis en oeuvre pour assurer le respect de la réglementation des poids lourds, par une augmentation des contrôles et des sanctions



3 Surmonter les divergences et incertitudes relatives à la décarbonation du transport routier de marchandises

Chiffres et constats

- La route est à la fois le principal problème et la principale solution
- Dans l'hypothèse d'un doublement des parts modales du fer et du fleuve, la route conserverait une part modale de près de **75 %**



Principales recommandations

4 leviers

Agir sur les motorisations du parc de poids lourds

- Renforcer et prolonger les dispositifs d'aide à la décarbonation du parc de poids lourds
- 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
- Mettre en place un taux réduit de CSPE pour rendre les motorisations électriques moins coûteuses

Ajuster la fiscalité du transport routier de marchandises

- Saisir l'opportunité de la révision de la directive « Eurovignette » et de la présidence française de l'UE, pour supprimer l'obligation de maintien de la taxe à l'essieu
- En cas de mise en place d'une contribution sur le transport routier de marchandises, privilégier un dispositif basé sur une tarification kilométrique et harmonisée au niveau national
- Dédier une part d'une éventuelle augmentation des recettes fiscales sur le transport routier au secteur routier (transition du parc, entretien de la voirie...)

La mission d'information est par ailleurs pleinement impliquée dans les travaux relatifs à l'examen du projet de loi « climat et résilience » et participera à l'élaboration de recommandations sur les dispositifs proposés dans ce cadre

Encourager les bonnes pratiques

- Interdire les dépassements de poids lourds sur les routes nationales à deux fois deux voies

Favoriser une plus grande information et responsabilisation des chargeurs

- Sanctionner les transporteurs qui n'informent pas les chargeurs de l'impact environnemental du transport de leurs marchandises

4

« Un colis à tout prix » : réinventer le transport urbain de marchandises et responsabiliser les consommateurs du e-commerce à l'impact environnemental de leur livraison

Mieux encadrer le transport urbain de marchandises

Chiffres et constats

- La logistique urbaine est un secteur en pleine expansion : elle représente aujourd'hui **20 %** du trafic de fret
- Elle est réalisée par une part grandissante de véhicules utilitaires légers



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

Chiffres et constats

- Le commerce en ligne connaît un essor important depuis 10 ans (il représente aujourd'hui **13 %** du commerce de détail en France) et a joué un rôle majeur pendant la crise sanitaire
- **4 millions** de colis sont livrés **chaque jour** en France
- Les livraisons génèrent des externalités environnementales non négligeables
- La pratique de la « livraison gratuite » dévalorise l'acte de livraison, qui a pourtant un coût

Principales recommandations

- Renforcer les contrôles techniques dont font l'objet les VUL utilisés pour compte d'autrui, et définir une signalétique permettant leur identification
- 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
- Favoriser la mise en place au niveau local d'une planification stratégique des plateformes logistiques
- Utiliser le levier de la commande publique pour mutualiser les livraisons du dernier kilomètre par quartier dans les communes les plus denses

Principales recommandations

- Interdire l'affichage de la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne et la publicité portant sur la livraison gratuite
- Informer le consommateur sur le coût réel de sa livraison, dans une logique de vérité des prix »
- Afficher le bilan carbone des solutions de livraison proposées sur les sites de vente en ligne
- Donner au consommateur le choix entre plusieurs options de livraison, notamment en matière de délai
- Valoriser les entreprises engagées dans une démarche de logistique durable en créant un label « e-commerce durable »