

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DE LA FNTR AUX ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ

MOBILITÉ PLUS PROPRE

- 1 Garantir au GNV/BioGNV un cadre fiscal et réglementaire propice à un essor accéléré ;
- 2 Faciliter l'émergence d'une production massive de BioGNV en relation avec les territoires en donnant aux collectivités locales la compétence pour investir dans des stations d'avitaillement GNV/BioGNV ;
- 3 Prolonger l'effort de déploiement d'un maillage efficace en points d'avitaillement GNV/BioGNV ;
- 4 Reconnaître le GNV/BioGNV comme carburant professionnel en lui accordant l'extension du mécanisme de remboursement partiel ;
- 5 Exonérer le BioGNV de la TICPE, lui reconnaissant ainsi le caractère renouvelable et écologique qui lui confère une intensité carbone quasi-nulle ;
- 6 Prolonger le suramortissement pour l'acquisition de véhicules GNV et étendre son application à la location longue durée (LLD) ;
- 7 Garantir, sur la durée, l'utilisation du GNV/BioGNV dans les Zones à Circulation Restreinte ;
- 8 Encourager la Recherche & Développement française sur le GNV/BioGNV et inscrire durablement dans la nouvelle Stratégie Nationale Bas Carbone sa trajectoire pour la mobilité utilitaire ;
- 9 Porter au niveau européen une exigence coordonnée sur l'amélioration des performances environnementales des véhicules en utilisation réelle et sur tous les types d'émissions (CO₂, NO_x, PM, etc....) ;
- 10 Valoriser les réductions de bruit et d'émissions de GES et de polluants, à l'instar des incitations aux économies d'énergie (CEE) et ainsi permettre de dégager des ressources encourageant les entreprises à acquérir des véhicules GNV/BioGNV à iso-modèle économique.

MOBILITÉ PLUS INTERMODALE

- 11 Dresser un bilan préalable des politiques de développement intermodal et de retour sur investissement en matière de gain environnemental des différentes techniques en tenant compte des flux impactés ;
- 12 Définir des objectifs de report modal qualitatifs, quantitatifs et financiers adaptés pour les acteurs, fixer une trajectoire ambitieuse mais réaliste tenant compte des exigences du marché en matière de stabilité tarifaire et de niveau minimum de qualité réelle ;
- 13 Garantir la visibilité sur la politique de l'Etat sur l'aide à l'acquisition des matériels spécifiques, l'aide au lancement, l'aide au coup de pince et les loyers adaptés pour les sites de transbordement bâtis sur des terrains d'EPIC ;
- 14 Revoir la politique de développement des autoroutes ferroviaires en dissociant les autoroutes ferroviaires du transport combiné dans l'enveloppe budgétaire ;
- 15 Elaborer en partenariat avec les pays européens une coopération de l'intermodalité pour faire face aux projets d'investissements annoncés par les pays grand exportateurs (projet OBOR - One Belt One Road).

MOBILITÉ PLUS SÛRE

- 16 Pour mieux cibler les actions de prévention et sensibilisation, affiner les statistiques d'accidentalité de la route en différenciant les accidents de trajets domicile/travail des accidents professionnels en mission ;
- 17 Développer les infrastructures connectées pour une communication plus fine et précise de l'état de la route, des incidents, des conditions météorologiques et de la congestion en temps réel sur les systèmes GPS des véhicules ;
- 18 Le taux d'implication dans les accidents des poids-lourds étant le plus bas malgré un nombre de kilomètres proportionnellement plus important, autoriser que la Formation Continue Obligatoire (FCO) des conducteurs routiers du TRM soient l'occasion de récupérer un maximum de 2 points si les infractions commises restent mineures ;

- 19 Mettre en place un système permettant de signaler au responsable d'une entreprise, lorsqu'un de ses salariés, amené dans ses fonctions à conduire un véhicule professionnel, s'est vu invalider ou retirer son permis de conduire suite à la perte totale de ses points ou suite à une infraction grave ayant entraîné le retrait ou la suspension immédiate du permis de conduire.

LOGISTIQUE URBAINE

- 20 Indexer le calendrier de sortie du diesel des collectivités territoriales sur le déploiement effectif d'un réseau d'avitaillement en GNV et d'une offre constructeurs suffisante et variée en tonnage ;
- 21 Accompagner le renouvellement de la flotte en maintenant voire relevant le niveau (montant, seuil d'éligibilité, ...) des aides et des incitations fiscales locales hors pour l'achat de véhicules à faibles émissions ;
- 22 Simplifier la réglementation relative à l'urbanisme logistique ;
- 23 Intégrer les collectivités territoriales dans des projets de « services de logistique urbaine » et rendre viables économiquement les centres de distribution urbaine ;
- 24 Créer un « comité inter-métropolitain de logistique urbaine » de partage d'expérience d'outils juridiques et techniques leur permettant d'harmoniser leurs plans d'actions et les aides qu'elles octroient ;
- 25 Harmoniser les restrictions de circulation au niveau le plus fin des réseaux routiers urbains pour éviter les contradictions entre communes ;
- 26 Utiliser les leviers du numérique pour optimiser l'usage de la voirie notamment par exemple pour améliorer le contrôle des utilisateurs indisciplinés des aires de livraison. Mettre en place une plateforme nationale dématérialisée de réservation des emplacements de stationnement pour les déménageurs ;
- 27 Clarifier la fiscalité foncière des entrepôts logistiques et l'harmoniser pour qu'aucune interprétation locale ne soit possible ;
- 28 Renforcer les contrôles de 2-roues motorisés et des véhicules utilitaires légers sur route ou aux abords des lieux de consommation, cœurs de villes ou zones d'activité commerciales, pour s'assurer de leur conformité aux règles d'accès à la profession ;
- 29 Informer les élus locaux sur l'activité des plateformes digitales, sur les obligations qu'elles doivent respecter en matière de réglementation transport et sur les mesures de protection sociale qu'elles doivent mettre en place pour préserver la santé des livreurs et la sécurité routière.

MOBILITÉ PLUS SOLIDAIRE

- 30 Reconnaître au transport routier de marchandises son caractère inclusif, comme moyen de répondre aux besoins du quotidien et en tant qu'acteur indispensable du lien social et économique des zones rurales ou plus éloignées les plus démunies en réseaux d'infrastructures ;

MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ET PLUS INNOVANTE

- 31 Mettre en place une expérimentation de blockchain globale transport routier de marchandises complémentaire et compatible avec la lettre de voiture électronique eCMR ;
- 32 Elaborer un plan stratégique de transformation digitale du secteur du transport routier ;
- 33 Mettre en place un conseil de surveillance de la transformation digitale du transport routier, vigilant notamment sur l'interopérabilité des systèmes ;
- 34 Lancer plusieurs expérimentations de circulation de poids lourds et de véhicules utilitaires légers autonomes en trajet interurbain et en distribution urbaine ;
- 35 Adapter le cadre réglementaire du commissionnaire de transport ou créer un statut de courtier digital de transport routier pour les plateformes digitales et au potentiel de croissance qu'elles sont en mesure d'apporter au secteur, sans pour autant empêcher leur développement en harmonie au côté de l'économie conventionnelle du TRM.

MOBILITÉ PLUS SOUTENABLE

- 36 Identifier les 4cts par litre de carburant de TICPE en substitution à l'écotaxe comme la contribution du secteur au financement des infrastructures ;
- 37 Réaliser un audit indépendant pour savoir comment sont utilisées les recettes de la route.