

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : MOBILITÉ INCONTOURNABLE DU QUOTIDIEN



37 PROPOSITIONS POUR BOUGER LES LIGNES

Contributions de la FNTR
aux Assises Nationales
de la Mobilité



LA MOBILITÉ EST EN NOUS





LA MOBILITÉ EST EN NOUS

37 PROPOSITIONS POUR BOUGER LES LIGNES

ÉDITO

Penser XXI^{ème} siècle

Les Assises Nationales de la Mobilité sont une belle initiative. La mobilité, et surtout la mobilité contrôlée, non subie, est le révélateur d'une société, voire d'une civilisation. Elle en est même son fondement structurant. La mobilité des marchandises en fait totalement partie. C'est un transport du quotidien. Tellement évident qu'il en devient inaperçu. Mais sans le transport de marchandises, il n'y aurait rien. Pas de quoi se nourrir, s'habiller, travailler, apporter les matières premières aux lieux de transformation, livrer les biens produits aux consommateurs, les équipements nécessaires à tous. Tout ce que nous avons, ce dont nous nous servons est acheminé totalement ou en partie par les camions ou des véhicules légers appartenant à des entreprises dont c'est le métier. Et nos déchets sont aussi évacués par les mêmes voies. On peut tenter de ne pas le voir, de ne pas en parler. Pourtant, c'est une réalité. Et mieux encore : c'est une vérité. Si d'entrée, d'aucuns ont voulu n'aborder que la logistique du dernier kilomètre en zone urbaine, force est de constater que naturellement les questions relatives à la mobilité globale de nos biens ne pouvaient pas être éludées bien longtemps.

La FNTR a fait le choix de participer activement à ces Assises tant au niveau national qu'au niveau régional. Car nous avons des propositions. Le secteur du transport de marchandises est au cœur des défis sociétaux de notre époque : transitions énergétique, écologique, numérique. Les opérateurs de transport sur le terrain voient comment le monde change, et s'estiment légitimes à partager cette vision avec les autres acteurs concernés. En fait, ils participent à ces changements avec leurs idées et leurs initiatives et sont prêts à y contribuer plus encore. Avec pragmatisme, réalisme et engagement.

A y bien regarder l'ensemble du secteur est bien dans son siècle par ses matériels, ses organisations, ses compétences. Et aussi par sa pensée. Souhaitons qu'une pensée moderne aboutisse à des conclusions innovantes, des audaces, de nouveaux leviers. Et non au recyclage de vieilles mesures qui n'ont pas marché. Nous avons encore bien des propositions et des idées en réserve. Nous continuerons de les mettre sur la table, au cœur du débat public. Que voulez-vous : « *la mobilité est en nous* »... C'est notre ADN, notre métier, notre responsabilité et notre passion.



Florence Berthelot
Déléguée Générale de la FNTR

LA FNTR L'ORGANISATION LEADER DU TRANSPORT ROUTIER ET DE LA LOGISTIQUE

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) est l'organisation professionnelle leader du transport routier de marchandises. Elle représente des entreprises de toutes tailles (groupes, ETI, PME, TPE) et de toutes spécialités. Elle rassemble plus des deux tiers des entreprises adhérentes d'une organisation professionnelle du transport routier en France. Née avec le transport routier en 1933, la FNTR poursuit aujourd'hui un double objectif ; répondre aux attentes à court terme des entreprises du secteur et anticiper les évolutions de la Profession. Une mission rendue possible par une éthique forte et de nombreux atouts : un maillage unique d'unions départementales et régionales, un solide ancrage européen, une représentativité nationale et multiseCTORielle, des expertises techniques, économiques, juridiques, sociales et environnementales et une forte crédibilité auprès des pouvoirs politiques et instances européennes.

Président :
Jean-Christophe Pic

Déléguée Générale :
Florence Berthelot

Membres actifs :

L'UNOSTRA représente, défend et accompagne les TPE du transport routier.

La Chambre Syndicale du Déménagement (CSD), créée en 1890, syndicat de défense des entreprises françaises de déménagement et activités annexes, a rejoint la FNTR pour renforcer et mieux défendre les intérêts spécifiques de cette profession.

SOMMAIRE

MOBILITÉ PLUS PROPRE

Favoriser l'appropriation du GNV/bioGNV par les transporteurs pour répondre à l'urgence de la situation4

MOBILITÉ PLUS INTERMODALE

Oui le transport routier de marchandises est client de l'intermodalité !6

MOBILITÉ PLUS SÛRE

Donner aux professionnels de la route les moyens de leurs ambitions8

LOGISTIQUE URBAINE

Faire vivre l'économie d'aujourd'hui avec les contraintes d'urbanisme actuelles9

MOBILITÉ PLUS SOLIDAIRE

Appréhender le TRM dans sa globalité pour ne pas creuser le clivage urbain/non urbain 11

MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ET PLUS INNOVANTE

Désintermédiaire le TRM grâce à une Blockchain Transport Globale 12

Le véhicule autonome : adapté aussi bien pour le TRM longue distance que pour la livraison du dernier kilomètre 13

Plateformes digitales d'intermédiation : non au moins-disant social et économique ! 14

MOBILITÉ PLUS SOUTENABLE

Le Transport Routier de Marchandises, taxé au-delà de tout autre mode de transport. Où va l'argent collecté au titre de la route ? 15

Synthèse des propositions 16



MOBILITÉ PLUS PROPRE

CONTEXTE

MOBILITÉ PLUS PROPRE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

4,4 millions de tonnes de marchandises transportées chaque jour avec des performances environnementales supérieures à celles de la voiture

Les trajectoires en matière de performance environnementale du transport routier sont très nettement au cœur de l'accord de Paris, des décisions de la Commission européenne et du Plan Climat de la France.

Le transport routier de marchandises (TRM) français a intégré depuis plusieurs années la nécessité d'améliorer ses performances à travers, notamment, le déploiement du dispositif « Objectif CO₂ - Les transporteurs s'engagent » permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à hauteur de 2 millions de tonnes de CO₂.

Cette mue environnementale est, depuis 4 ans, complétée par la transition énergétique du secteur pour s'inscrire plus avant dans la trajectoire de réduction des émissions de GES. Le Gaz Naturel Véhicule (GNV) est une des alternatives susceptibles d'être mises en œuvre à large échelle dans les délais qu'impose l'urgence de la situation.

LE TRM, UNE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE QUI DÉMENT LES IDÉES REÇUES

- Les poids lourds ne représentent que 3% de la circulation routière en France
- Les émissions des poids lourds français ne représentent que 6.7% des émissions de GES
- L'implication des poids lourds dans l'accidentalité représente moins de 3%
- La majorité des poids lourds est aux normes Euro 5 & 6 les plus récentes et les plus performantes. La consommation de carburant se réduit d'année en année (moins de 28 litres aux 100 kilomètres pour un véhicule de 44 tonnes, 6 litres pour 100 kilomètres pour une voiture de 1.5 tonne)
- Le secteur du transport routier a fait des efforts considérables pour réduire son empreinte environnementale.
- L'adoption du programme « Objectif CO₂- les transporteurs s'engagent », par une Charte puis un Label, a permis la réduction de 2 millions de tonnes de CO₂

ENJEU

L'ENJEU POUR UN TRM PLUS PROPRE

Favoriser l'appropriation du GNV/bioGNV par les transporteurs pour répondre à l'urgence de la situation

Soucieux de leur empreinte environnementale et conscients de l'impact des mesures à venir en matière d'évolution du prix du gazole et de restrictions de circulation dans des zones spécifiques soumises à des plans de protection de l'atmosphère (vallées alpines, milieu urbain / péri-urbain de plus en plus dense), les transporteurs français ont identifié qu'à ce stade le GNV/BioGNV est le seul carburant alternatif propre qui répond à leurs contraintes économiques et opérationnelles puisque compatible avec le modèle économique du TRM, dans un contexte d'ultra-concurrence européenne et de faible marge (1,5%).

S'appuyant sur des études scientifiques qui font référence, la Commission européenne et l'ADEME reconnaissent la performance environnementale significative du GNV/BioGNV en matière d'émissions de CO₂, de NO_x et de particules. Ce carburant présente l'avantage d'être déployable à grande échelle et dans des délais rapides dans un secteur qui ne dispose pas d'autre alternative économiquement et opérationnellement viable à court ou moyen terme et qui est, par nature, un



consommateur intense de carburant. De plus, étant donné qu'il n'existe aucune différence entre la molécule de gaz naturel et celle du biométhane, l'ensemble des investissements consentis aujourd'hui, tant sur les véhicules que sur les stations d'avitaillement, seront capables d'intégrer une accélération plus rapide vers le carburant renouvelable BioGNV sans investissement complémentaire.

En plus d'être déjà opérationnelle et économiquement accessible, cette solution contient en soi sa propre transition énergétique, à travers le déploiement du BioGNV et de la méthanisation. Cette énergie produite à partir de déchets organiques (issus de l'industrie agro-alimentaire, de la restauration collective, d'exploitations agricoles, d'ordures ménagères, ou encore de boues de stations d'épuration) et dont l'empreinte carbone est très faible par rapport à une origine fossile, s'adosse à une technologie moteur au point et une structure existante d'acheminement du carburant d'avitaillement (le réseau gazier), par nature vertueuse et maîtrisée.

POURQUOI L'ÉLECTRIQUE N'EST PAS FORCÉMENT ADAPTÉ AU TRM DANS L'IMMÉDIAT

Le transport léger de marchandises pourrait bénéficier à terme d'offres en véhicules électriques ou hybrides sous réserve d'une amélioration très significative des tarifs de ces Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et de l'accroissement significatif de l'efficacité énergétique des batteries (autonomie et rapport poids/puissance). En effet, les véhicules commercialisés aujourd'hui souffrent d'une autonomie insuffisante (de l'ordre de 150 km maximum pour une recharge complète des batteries) et d'un surcoût à l'achat (environ 2 à 3 fois le prix d'un équivalent diesel) qui les rendent incompatibles avec les contraintes de la quasi-totalité des flux de marchandises, y compris en milieu urbain. Ceci est d'autant plus vrai pour les poids lourds qui requièrent plus de 20 tonnes de batteries pour un véhicule 44 tonnes, en l'état actuel de la technologie. L'alimentation par caténaires pro-



mue par certains constructeurs renvoie à la question de la lourdeur des investissements dans l'adaptation des infrastructures routières dont les coûts d'entretien ne peuvent être que très supérieurs à ceux de l'alimentation du réseau ferré compte tenu du volume d'utilisateurs. Le déséquilibre économique chronique de cette solution ne pourra pas être supporté par les opérateurs de transport routier. Les recherches et expérimentations en cours sur les piles à combustible laissent présager de solutions qui pourraient être adaptées à la circulation utilitaire lourde au-delà de 2030. Les capacités d'emport, l'autonomie des véhicules, la sécurisation d'un ravitaillement à grand échelle sur l'ensemble des territoires, la disponibilité d'une offre des constructeurs répondant à un modèle économique réaliste sont aujourd'hui autant d'éléments qui restent à bâtir.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS DE LA FNTR

3 AXES PRINCIPAUX POUR DES MESURES CONCRÈTES ET DES EFFETS RAPIDES :

- 1 Garantir au GNV/BioGNV un cadre fiscal et réglementaire propice à un essor accéléré
- 2 Prolonger l'effort de déploiement d'un maillage efficace en points d'avitaillement GNV/BioGNV

- 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



AXES COMPLÉMENTAIRES :

- 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

CONTEXTE

INTERMODALITÉ ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Oui le transport routier de marchandises est client de l'intermodalité !

L'intermodalité dans le transport de marchandises (TRM) consiste à utiliser au moins deux modes de transport consécutifs afin d'acheminer des marchandises entre leur origine et leur destination. Mer-route, fleuve-route, rail-route... Le TRM est complémentaire à l'amélioration de la performance environnementale du secteur.

Les professionnels du transport routier de marchandises expriment leur attachement à la complémentarité des modes et au développement de l'intermodalité dès lors que les pouvoirs publics assurent -notamment à travers la fiscalité- des conditions de marché qui ne pénalisent pas la route pour tenter vainement et artificiellement de favoriser le report modal.

Le développement économique de l'intermodalité dans le transport routier de marchandises nécessite un signal politique donnant de la visibilité aux utilisateurs en matière de modèle économique. Les pouvoirs publics doivent garantir aux acteurs de la chaîne logistique la pérennité du modèle économique et opérationnel sur lequel elle repose.

En effet, s'agissant de décision qui engagent des investissements lourds, la visibilité à moyen/long terme est un facteur essentiel dans le déclenchement de la décision des chefs d'entreprise.

Il existe des marges de manœuvre conséquentes pour accroître l'intermodalisation des flux logistiques français, mais il faut également prendre en compte le retour d'expérience en France pour éviter l'écueil des objectifs déconnectés de la réalité qui engageraient aussi bien les décideurs politiques que les chefs d'entreprise dans des impasses économiques.

POURQUOI L'INTERMODALITÉ N'EST PAS FORCÉMENT ADAPTÉE À TOUS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ?

L'intermodalisation n'est pas viable sur des dessertes en zone courte. Or 87% des opérations de transport en France concernent des distances d'acheminement inférieures à 100 kilomètres. En effet, il s'agit d'un mode dont l'optimisation repose sur la massification des flux et des infrastructures de transbordement aux coûts de revient élevé.

ENJEU

LES ENJEUX POUR UN TRM PLUS INTERMODAL

Les conditions d'une intermodalisation réussie

L'intermodalisation des flux logistiques tout comme la décision d'opter pour un carburant alternatif relèvent d'un choix d'entreprise de transport qui passe par un cheminement et une maturation tenant compte certes de contraintes réglementaires mais qui dépendent en premier lieu de facteurs économiques, dans un secteur constitué à plus de 85% de PME et TPE de moins de 20 salariés.

UNE INTERMODALISATION RÉUSSIE :

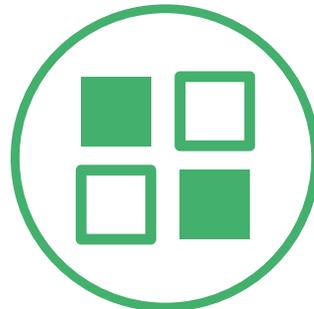
- **ne peut se faire sous la coercition des pouvoirs publics** puisque le choix d'un mode ou d'un autre relève d'abord d'un choix du client ;
- **dépend fortement d'un signal politique donnant de la visibilité pour les utilisateurs** en matière de modèle économique. Les pouvoirs publics doivent pouvoir garantir aux acteurs de la chaîne logistique la pérennité du modèle économique et opérationnel de l'offre intermodale;
- **suppose d'accepter des contraintes opérationnelles supplémentaires par rapport au mode principal** : la rupture de charge, c'est-à-dire, le passage par un site de transbordement introduit de facto un allongement des délais par rapport à un acheminement 100% routier.

- **nécessite des investissements dans du matériel spécifique** : La valeur d'acquisition plus élevée ainsi que celle de revente plus faible de ces matériels au regard des équipements employés dans le mode principal peuvent constituer des barrières majeures qui endiguent le développement de l'intermodalité ;
- **s'inscrit dans un rapport déséquilibré entre fournisseurs** (tractionnaires ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures ; énergéticiens) et **entreprises de transport routier** : l'intermodalité est à la croisée de mondes qui n'évoluent pas à la même échelle. Ainsi, les niveaux tarifaires, la qualité de service attendue, l'inertie dans les process de décision sont souvent à l'origine de renoncements préjudiciables aux objectifs ;
- **dépend d'une appétence des donneurs d'ordre**...qui refusent généralement de payer le surcoût.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS DE LA FNTR

- 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

CONTEXTE

MOBILITÉ PLUS SÛRE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

La sécurité routière, préoccupation majeure des professionnels de la route

La sécurité routière est un enjeu majeur du transport du quotidien, qui peut être aujourd'hui améliorée par les évolutions technologiques des véhicules, de leurs équipements et une bonne qualité d'infrastructures routières. Grâce aux dispositifs anti-rapprochement et d'alerte de franchissement de lignes disponibles maintenant sur les véhicules neufs, les poids lourds disposent aujourd'hui d'un équipement équivalent à celui des véhicules particuliers haut de gamme.

Le transport routier de marchandises (TRM) est un secteur exemplaire en matière de sécurité routière, puisque les poids-lourds sont responsables de moins de 1% des accidents.

Cependant, le facteur humain ou les infrastructures restent une cause non négligeable de risques routiers sur lesquels les professionnels de la route s'investissent au quotidien pour limiter les risques tant vis-à-vis de leurs salariés que des autres usagers.

ENJEU

L'ENJEU POUR UN TRM PLUS SÛR

Donner aux professionnels de la route les moyens de leurs ambitions

Cette exigence constante des professionnels de la route doit être encouragée par une mobilisation de TOUS les acteurs. Le caractère spécifique de la circulation utilitaire doit pouvoir être reconnu des pouvoirs publics.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS DE LA FNTR

- 16 Affiner les statistiques d'accidentalité de la route en différenciant les accidents de trajets domicile/travail des accidents professionnels en mission et ce, pour mieux cibler les actions de prévention et de sensibilisation ;
- 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 soit 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

CONTEXTE

LOGISTIQUE PLUS URBAINE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

La logistique urbaine s'inscrit dans une chaîne transport et logistique complète et complexe

Cette partie de la chaîne logistique aval ne peut être décorrélée de l'ensemble de la chaîne logistique amont. Mais s'il y a un dernier kilomètre, il y en a tant d'autres avant !

Tout en rappelant que 99 % de nos besoins quotidiens sont transportés par route, il faut savoir que les flux de la logistique urbaine sont impactés par l'évolution de différents facteurs sociaux, sociétaux, consommateurs et économiques :

- Le fait que 75% de la population française vit dans une zone urbaine impacte fortement les flux de marchandises entrant ou sortant dans les quelques 75 zones urbaines répertoriées par l'INSEE;
- La croissance de l'e-commerce qui engendre de nouveaux modes de consommation, avec la multiplication des livraisons chez les particuliers, en points relais, etc....
- La multiplication des petites surfaces de distribution, démunies de zone de stock au profit d'une plus grande surface allouée aux rayonnages et aux clients, fonctionnant ainsi en flux tendus (la livraison est mise en rayon immédiatement) : tout cela engendre la multiplication des livraisons de ces commerces de proximité à des rythmes quasi-quotidiens;
- La lutte pour la qualité de l'air, véritable enjeu de santé publique qui pousse conjointement les élus et les professionnels à agir. Les élus et les pouvoirs publics prennent des décisions réglementaires sur la circulation et mettent en place de mesures de protection de l'atmosphère. Les professionnels s'insèrent dans ces décisions en renouvelant leur flotte de véhicules ou en choisissant des motorisations alternatives.

LES CAMIONS EN VILLE, FACTEUR MAJEUR DE CONGESTION. VRAIMENT ?

Contrairement à ce que l'on pourrait penser les véhicules de livraison du dernier kilomètre ne provoquent pas la congestion, ils en sont des victimes. La congestion en zone urbaine est principalement causée par les déplacements individuels quotidiens « domicile/travail » avec les véhicules particuliers : les poids-lourds n'occupent que 18% de l'espace sur voirie. Mais ces conflits d'usage de la voirie en zones urbaines, intensifiés par la congestion des véhicules particuliers et de la présence d'une grande multiplicité et densité de services (transport public de personnes, services publics municipaux et d'intervention de secours, etc....) impactent la capacité de répondre aux besoins du quotidien.

À NOTER

Le transport de marchandises en ville ou du dernier kilomètre du transport routier de marchandises, est soumis à une double réglementation : celle du transport et celle des collectivités locales (circulation, stationnement, etc. ...).

ENJEU

L'ENJEU POUR UNE LOGISTIQUE OPTIMISÉE

Faire vivre l'économie d'aujourd'hui avec les contraintes d'urbanisme actuelles

La lutte contre la pollution, notamment aux particules, s'est renforcée ces dernières années : la baisse des seuils d'information et d'alerte en 2012, mise en place des Plans pour la Protection de l'Atmosphère et le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air. Enfin, la loi sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles dite MAPTAM, promulguée en janvier 2014, a donné aux collectivités locales des outils pour déployer certaines mesures à l'échelle de leur territoire.

Pour autant, les collectivités territoriales multiplient les interdictions de circulation aux plus de 3,5 ou 7,5 tonnes mettant ainsi fin à la massification des livraisons en poids-lourds. Elles gèrent hiérarchiquement et de façon peu optimale les emplacements des aires de livraisons, qui devraient évoluer en fonction des modifications des besoins des commerces et de leur taux d'occupation. Cet état de fait contraint les livreurs, soumis au respect des temps de conduite réglementaires, de stationner fréquemment en infraction en double file.

Tout ceci a pour conséquence d'augmenter le nombre de véhicules utilitaires légers sur la voirie, contribuant à accentuer la pollution et la congestion et d'abaisser les conditions de sécurité pour les livreurs (9 accidents du travail sur 10 ont lieu lors du chargement ou du déchargement).

Or, qu'il s'agisse des réseaux autoroutiers, du réseau routier national non concédé ou des voiries communales, l'accès aux infrastructures routières est un facteur vital pour le transport routier de marchandises. Ce dernier doit continuer à pouvoir répondre à ces besoins du quotidien en utilisant tous les leviers technologiques et organisationnels sans grever les conditions sociales, économiques et environnementales de l'activité.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS DE LA FNTR EN 4 POINTS D'ACTION :

AGIR SUR LES VÉHICULES ET LES MOTORISATIONS



- 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 ;

AGIR SUR LES EMPRISES LOGISTIQUES URBAINES AU PLUS PRÈS DES CŒURS D'AGGLOMÉRATION

- 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'expériences, d'outils juridiques et techniques leur permettant d'harmoniser leurs plans d'actions et les aides qu'elles octroient ;

AGIR SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES TERRITORIALES

- 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
- 27 Clarifier la fiscalité foncière des entrepôts logistiques et l'harmoniser pour qu'aucune interprétation locale ne soit possible ;
- indélicats des aires de livraison. Mettre en place une plateforme nationale dématérialisée de réservation des emplacements de stationnement pour les déménageurs ;

AGIR SUR LE SOCIAL ET LA RÉGLEMENTATION TRANSPORT

- 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 commerciale, 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

CONTEXTE

MOBILITÉ SOLIDAIRE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le TRM : outil majeur de l'aménagement et de la prospérité des territoires :

L'activité même du secteur permet à toutes les zones du territoire national d'accéder aux marchés régionaux, nationaux et internationaux.

Il assure le désenclavement des zones géographiquement défavorisées. Le TRM contribue fortement à l'effacement des obstacles au développement et des inégalités spatiales. Transport de proximité, le TRM rend la consommation et la production possibles en tous lieux.

Le Transport Routier de Marchandises est un transport du quotidien qui maintient et développe les liens sociaux et économiques.

Il est, économiquement et socialement, inclusif. Et si le Transport routier de marchandises était la solution pour desservir ceux qui ne peuvent se déplacer ?

ENJEU

L'ENJEU POUR UN TRM PLUS SOLIDAIRE ?

Appréhender le TRM dans sa globalité pour ne pas creuser le clivage urbain/non urbain

La localisation des entreprises de TRM est particulièrement marquée dans les zones fragiles. Il contribue efficacement à freiner le déclin de ces zones et peut participer à leur revitalisation.

Parce que le TRM est pourvoyeur d'emplois et de dynamisme économique, toute entrave à sa circulation grèvera sa contribution à la revitalisation économique et sociale des territoires.

PROPOSITION

PROPOSITION DE LA FNTR

- 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

CONTEXTE

MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le TRM : une mobilité du quotidien au cœur de la révolution numérique et technologique

Les acteurs du transport sont, depuis toujours, confrontés à de nombreux enjeux tels que la sécurité, la traçabilité, les coûts, la qualité, les délais. Le transport routier de marchandises intervient à divers stades de la chaîne logistique, en amont (approvisionnement des matières premières), comme en aval (distribution intercontinentale, nationale, régionale, et sur le dernier kilomètre des produits finis). Il est soumis à des contraintes, parfois réglementaires nécessitant de garantir l'intégrité et la sécurité des informations échangées.

Le Transport routier de Marchandises (TRM) s'est toujours emparé des évolutions technologiques, dans une perspective d'efficacité mais aussi parce que la gestion des données échangées est une problématique qui implique

des intérêts commerciaux extrêmement importants et qui touche aux aspects d'intelligence économique et de cybersécurité.

La multiplication de plateformes soit d'intermédiation, soit de remontées d'informations diverses liées à l'exécution du contrat, aux données du véhicule pose clairement la question de la protection de ces données hautement sensibles.

Certaines technologies actuelles permettent une communication sécurisée, non plus seulement d'ordinateur à ordinateur, comme le permet l'EDI, mais de compétence à compétence, en limitant le recours aux tiers de confiance.

ENJEU

1^{ER} ENJEU POUR UNE MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ?

Désintermédier le TRM grâce à une Blockchain Transport Globale

Les diverses étapes de la chaîne logistique, comme le paiement et les échanges de documents sécurisés, la gestion des dossiers assurance en cas de litiges, la gestion des entretiens des véhicules programmés, les données liées à la sécurité et la sûreté, les solutions de geofencing, les données liées à la conduite ou les procédures douanières et les contrôles sur l'ensemble de ces éléments, doivent pouvoir être échangés de manière sécurisée.

La Blockchain fonctionne comme un intégrateur universel, garantissant de ce fait des échanges intelligibles et abordables et ce, peu importe la taille de la structure concernée. C'est cette notion d'accessibilité qui marque une différence majeure avec l'EDI.

La blockchain permet la création d'outils performants et innovants. En améliorant les fonctionnalités essentielles en termes de gestion, de suivi et de communication, elle s'inscrit comme un instrument d'optimisation et de développement dans les domaines du transport et de la supply chain.

La lettre de voiture électronique, contrat de transport obligatoire pour le transport de marchandises, est aujourd'hui une réalité.

Et partant du fait que la lettre de voiture électronique fonctionne de manière très sécurisée avec validations successives des étapes au cours du transport, et transmission des informations et documents au cours de l'opération aux différents intervenants de la chaîne, la FNTR a lancé un groupe de travail regroupant des acteurs de tous horizons y compris des différentes administrations pour étudier la faisabilité et la réalisation d'une blockchain, dont la lettre de voiture électronique sera la colonne vertébrale.

La blockchain peut révolutionner l'intermédiation ou plutôt la désintermédiation dans le transport en général, et dans le transport routier en particulier. Si nous parvenions à cela, nous contribuerions à faire de la France un leader dans ce domaine.

PROPOSITIONS DE LA FNTR

- 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.

2^E ENJEU POUR UNE MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ?

Le véhicule autonome adapté aussi bien pour le TRM longue distance que pour la livraison du dernier kilomètre



Le véhicule autonome est indéniablement une perspective d'avenir pour l'ensemble des transports du quotidien. Les bénéfices en seront importants tant pour le transport routier de marchandises longue distance que pour la livraison du dernier kilomètre.

Dans le transport de fret, il convient d'envisager l'arrivée à terme plus ou moins éloigné, de véhicules entièrement autonomes mais avec des points de vigilance particuliers sur les reports de responsabilité, la gestion des données, la cybersécurité et la sûreté, la sécurité routière, l'accompagnement social et le bénéfice environnemental.

A l'échelle de la logistique urbaine, il conviendra aussi de travailler en amont avec les collectivités territoriales à l'intégration du véhicule autonome dans un espace urbain aux voiries très contraintes, sans créer de nouveaux conflits d'usage, avec l'adaptation des politiques publiques, de leurs outils et du développement des Smart Cities.

PROPOSITION DE LA FNTR

- 34 Lancer plusieurs expérimentations de circulation de poids lourds et de véhicules utilitaires légers autonomes en trajet interurbain et en distribution urbaine ;

3^E ENJEU POUR UNE MOBILITÉ PLUS CONNECTÉE ?

Plateformes digitales d'intermédiation : non au moins-disant social et économique

Les nouveaux services digitaux apportent des capacités d'information permettant l'optimisation de services ou de déplacements et des capacités de mises en relation, créant des nouveaux modèles économiques ou modifiant l'existant.

On distingue deux catégories d'économie des plateformes digitales d'intermédiation : les plateformes collaboratives et les plateformes de services :

- Le modèle « collaboratives » permet la mise en relation d'acteurs qui mutualisent l'usage d'un actif sans en tirer de bénéfices (but non lucratif ex. Blablacar).
- Le modèle « services » organise la mise en relation commerciale pour des prestations (but lucratif ex. Uber).

La croissance de l'e-commerce et les exigences des clients rendent l'utilisation des plateformes digitales incontournables pour le bénéfice qu'elles peuvent apporter à l'optimisation du transport des besoins du quotidien.

Cependant, l'opportunité de croissance que les plateformes digitales peuvent apporter ne doivent pas être une contrepartie d'un moins-disant social et économique, fragilisant les acteurs et dégradant la qualité de service attendue par le client final.

PROPOSITION DE LA FNTR

- 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

CONTEXTE

MOBILITÉ PLUS SOUTENABLE ET TRM : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Transport Routier de Marchandises (TRM), taxé au-delà de tout autre mode de transport

Avant même que les Assises de la Mobilité ne se terminent, le groupe de travail sur une mobilité plus soutenable a annoncé le retour d'une taxe sur les infrastructures au niveau régional. Il en ressort l'idée de taxer les poids lourds au titre de l'usage du réseau non concédé.

Ces Assises de la Mobilité ont au moins été l'occasion de rendre publics plusieurs documents témoignant que les poids lourds contribuent plus que de raison aux infrastructures. En effet, ils couvrent 214% de leurs coûts externes sur autoroutes et 122% sur l'ensemble des routes. Si, sur

le réseau national non concédé, les poids lourds ne les couvrent pas, il faut noter qu'aucun usager de ce réseau (y compris les voitures particulières) ne les acquitte.

En outre, les poids lourds sont déjà assujettis à une taxe qui ne dit pas son nom mais qui est la parfaite substitution à l'écotaxe depuis l'abandon de celle-ci : l'augmentation de 4cts par litre de carburant. En 2017, la fiscalité du carburant (TICPE) représentait, pour les seuls poids lourds, 4,13 milliards d'euros par an ! En ajoutant la taxe à l'essieu et les péages, les poids lourds s'acquittent de plus de 7 milliards d'euros par an.

ENJEU

L'ENJEU POUR UN TRM PLUS SOUTENABLE

Mais alors, où va l'argent collecté au titre de la route ?

La route, tous usagers confondus, rapporte déjà 39 milliards d'euros en taxes diverses. La vérité est que ces recettes ne sont pas consacrées à la rénovation et au développement du réseau routier. L'argent ne manque pas ! Il est tout simplement détourné de la route. En effet, face aux baisses des dotations nationales, les régions recherchent de nouvelles sources de financement et réclament la taxation régionale des poids lourds. Or, les régions et départements bénéficient de la moitié de la TICPE collectée par l'état, soit 14 milliards d'euros... Qu'elles utilisent principalement pour couvrir les dépenses sociales.

Cette hypothèse d'une taxation régionale est un non-sens et un projet irréaliste.

Réfléchir à une nouvelle taxation des poids lourds est clairement une double peine : les poids lourds s'acquittent, comme vu ci-dessus, déjà de 4cts de fiscalité supplémentaire par litre de carburant et seraient également soumis à une taxe additionnelle et non répercutable. Taxer une fois de plus le TRM, secteur clé et moteur de l'économie et de la dynamique des territoires, consisterait à ruiner la compétitivité des entreprises de transport avec, au bout du compte, prendre le risque de voir remplacés les camions français par des camions venus d'autres pays !

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS DE LA FNTR

- 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.**

POURQUOI LA TAXATION RÉGIONALE EST UN NON-SENS ET UN PROJET IRRÉALISTE ?

- selon les principes budgétaires, l'affectation d'une taxe n'est pas autorisée ;
- parce que taxer les véhicules non-résidents en transit est interdit par l'Union Européenne qui interdit toute discrimination entre résidents et non-résidents européens ;
- parce qu'elle ferait cohabiter autant de systèmes de collecte que de régions. Une usine à gaz ingérable pour les transporteurs qui traversent l'ensemble du territoire.

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.