

Compte-rendu de la première réunion de travail du GT transports tenue à la DREAL le 5 mars 2024 dans le cadre de la Conférence des parties (COP) régionale en Auvergne-Rhône-Alpes

Liste des participants

<i>État</i>	DREAL	Antoine GOUPIL
	DREAL	Pierre ULLERN
	DIRMC	Véronique BICILLI
	DIRMC	William ROUZAIRE
	DDT 69	Laurent SABY
	Délégation axe MeRS	Romain MAILLOT
<i>Etablissements publics</i>	ADEME	Karine BERGER
	CEREMA	Éric PASQUIER
<i>Collectivités</i>	CA du Pays de Gex	Ayéle CLOCUH
	Région	Anne FOURNIER-MERCIER
	Région	Hélène DENIS-BISSAUX
	Région	Anne DUBROMEL
<i>Monde économique</i>	CARA	Constance LAUFFET
	CARA	Jean-Marc DUCROS
	FNTV	Alexandre GEOFFROY
	CNR	Aziz OUAABI
	FNAUT	Joël DUBOS
	ENEDIS	Rémi DRIAT
	ENEDIS	Élise CABROL
	OTRE	Jean-Christophe GAUTHERON
	FRTP AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	Nina DELAUNAY
	GRDF	Etienne RICHON
	IFPEN	Richard TILAGONE
<i>Syndicat de transport</i>	SYTRAL	Jean ROBERT
<i>Agence de développement</i>	Medlink Ports	Mathieu GLEIZES
<i>Associations</i>	AVERE	Aurore COMTE
	Les Shifters	Paul GOURLET
	Les Shifters	Géraldine RAMDANI
	ATMO AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	Véronique STARC
	ATMO AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	Simon MARTINET

Guillaume BONNENTIEN, Aurélie BELSCH, et Jeanne SIMONATO étaient présents à cette première réunion de travail en tant que **modérateurs**.

Rappel du contexte

En septembre 2023, le Président de la République a appelé les collectivités à conduire un exercice de planification écologique inédit au sein de leurs territoires en menant des conférences des parties (COP) territoriales comme outils de discussion stratégique organisées à l'échelle de la région.

Dans l'esprit des Conférences des Parties des Nations-Unies, les COP territoriales visent à renforcer les dynamiques existantes à l'échelle territoriale : il s'agit de partager l'effort nécessaire pour réduire l'empreinte carbone et préserver la biodiversité des territoires en fonction des réalités locales, en intégrant de manière cohérente tous les volets de la planification écologique déjà engagés.

Les principaux enjeux de la territorialisation de la planification pour la région Auvergne-Rhône-Alpes, rappelés lors de cette première session sont :

- Un enjeu d'harmonisation des démarches à différentes échelles et d'intégration des spécificités de chaque territoire, en posant un cadre commun qui permet un dialogue articulé et une vision commune entre les différents acteurs territoriaux ;
- Un enjeu d'appropriation au niveau territorial de l'impact actuel spécifique à chaque territoire, de la nécessité de la décarbonation, la préservation de la biodiversité et la gestion des ressources ;
- Un enjeu de massification des actions à mettre en œuvre à court terme qui passe par la mobilisation et l'engagement de l'ensemble des collectivités territoriales, mais aussi des entreprises et des citoyens, en vue d'un partage de l'effort équilibré.

Au programme de cette première réunion sectorielle, une synthèse de l'état des lieux du secteur a été présentée aux participants ainsi que les 4 principaux défis pour les transports, à savoir :

- *Défi 1* : Optimiser et réduire à la source les déplacements de 5% d'ici à 2030 ;
- *Défi 2* : Promouvoir et développer les transports en commun, la mobilité active, le covoiturage et la mobilité partagée pour réduire de 15% l'utilisation de la voiture individuelle ;
- *Défi 3* : Développer les motorisations et carburants décarbonés et renforcer l'efficacité des véhicules pour atteindre notamment 15% de véhicules électriques en 2030 ;
- *Défi 4* : Optimiser et décarboner le transport de marchandises en massifiant le recours au fret ferroviaire et fluvial pour réduire de 10% le trafic routier de marchandises

Le présent document, en complément du support de présentation, retranscrit les différentes productions et échanges de cette réunion. Il comprend la synthèse des fiches de capitalisation récupérées en séance, les échanges et propositions sur les défis prioritaires identifiés, ainsi que l'identification des actions structurantes déjà mises en œuvre, les actions à renforcer et les nouvelles actions à engager.

Compte-rendu des échanges

1. Mot d'accueil d'Antoine GOUPIL, chef de service délégué DREAL

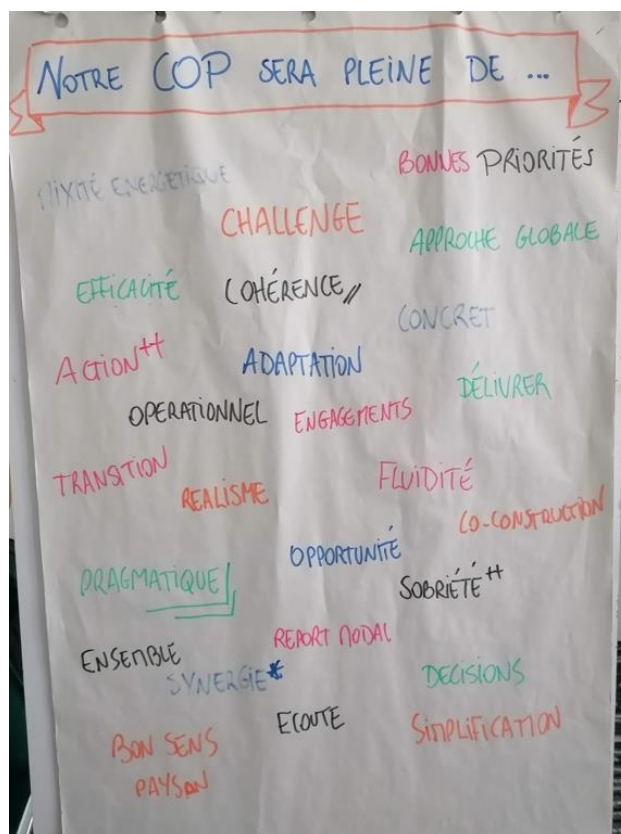
Antoine GOUPIL, chef de service délégué Mobilité, Aménagement, Paysages a débuté la session en remerciant les participants et présentant l'équipe AMO.

Il a ensuite présenté les grandes étapes du déroulé de l'après-midi articulées autour de l'état des lieux synthétique et de la présentation des leviers de décarbonation pour les transports, puis autour des temps d'échanges et de co-construction sur la base des défis prioritaires identifiés par la cellule technique.

Les modérateurs de la session, Aurélie BESCH, Guillaume BONNENTIEN et Jeanne SIMONATO, se sont présentés.

2. Tour de table

Les participants ont été invités à se présenter et à partager à travers un mot « clé » leurs attentes pour cette démarche de COP, et en particulier pour ce premier GT. Les mots qui sont principalement ressortis sont : **pragmatisme / concret / action / bon sens / priorités / synergie / sobriété.**



3. Contexte et objectifs de la COP

Antoine GOUPIL a reposé en quelques minutes les principaux enjeux écologiques français, les objectifs des travaux de planification écologique à l'échelle nationale portés par le Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE), et les enjeux de la territorialisation de cette planification à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les leviers de décarbonation, de préservation de la biodiversité et de gestion des ressources identifiés par le SGPE pour le territoire régional ont été présentés, avec un focus sur les leviers du secteur des transports, sujet du présent GT.

L'objectif de ce premier GT est de présenter l'état des lieux synthétique et les défis écologiques prioritaires identifiés pour le secteur des transports en Auvergne-Rhône-Alpes, de recueillir les avis et réactions des parties prenantes sur ces défis, et d'engager la réflexion sur les actions à mettre en place pour les relever.

Questions :

Quelle est l'interaction avec les stratégies nationales ? Comment ces travaux sont intégrés dans nos réflexions ?

Les diverses stratégies nationales comme la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ou encore la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB) ont alimenté les travaux de territorialisation de la planification écologique conduits par le SGPE et ont permis de fixer des objectifs cohérents avec les travaux précédents. Il s'agit notamment de trouver des solutions à l'échelle des territoires permettant de réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre de la France d'ici à 2030 et de lutter contre l'effondrement de la biodiversité en utilisant une démarche ascendante (« bottom-up »). Aujourd'hui, la feuille de route que nous souhaitons bâtir d'ici l'été a pour objectif de répondre aux objectifs nationaux avec des engagements et solutions identifiés en concertation au plus proche des territoires en Auvergne-Rhône-Alpes.

4. Partage de l'état des lieux et des défis prioritaires identifiés

Antoine GOUPIL a présenté une synthèse de l'état des lieux du secteur des transports en région Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que les 4 défis prioritaires identifiés sur la région. Il est à noter que le diagnostic et la formulation des défis ne sont pas figés et seront amenés à évoluer en fonction des réactions des participants au GT.

L'état des lieux et la présentation des défis ont soulevé plusieurs commentaires et questions de la part des participants :

Remarque : *Les normes Crit'Air ne sont pas forcément adaptées pour mesurer la pollution des véhicules lourds, des véhicules thermiques performants EURO 6 (cars, véhicules utilitaires, poids lourds...) polluent parfois moins que certains véhicules hybrides inadaptés.*

Remarque : *Quand on pense « transports en commun », on pense trop souvent aux transports urbains (dans les villes et zones denses). Mais il est nécessaire de penser aux transports interurbains. Besoin de renforcer l'élaboration de PEM (Plans d'Échanges Multimodaux) comme on peut les trouver ailleurs en Europe.*

Remarque : *Le terme d' « usage » manque dans le défi n°3. Ce qui doit influencer la motorisation et le type de véhicule doit être avant tout l'usage et pas uniquement la motorisation. L'absence de la prise en compte de l'usage risque de générer des biais dans les propositions finales.*

Remarque : *Implicitement, la taille du parc automobile reste inchangée dans le défi n°3. Il faudrait que la question de la sobriété du parc de véhicules soit explicite.*

Remarque : *Il faudrait remettre en cause la question du poids des véhicules et insister sur les changements de comportement au volant (défi n°3).*

Remarque : *Il est nécessaire de prendre en compte de la disponibilité des énergies et l'état de l'art de la technologie. Le modèle économique ne peut tenir actuellement que pour les grandes entreprises qui*

peuvent absorber des surcoûts technologiques sans accompagnement (exemple donné sur le coût d'un poids lourd thermique et son équivalent électrique/hydrogène, ~4 fois plus important aujourd'hui). Il est donc important de ne pas introduire un biais dans le défi 3 en n'évoquant qu'un objectif d'électrification du parc. Les solutions liées aux bio-carburants sont également importantes à afficher, notamment pour le transport de marchandises sur longues distances.

Question : Est-ce que d'autres régions ont dû répondre aux mêmes défis, ou sont-ils radicalement différents ?

Le travail de planification écologique et sa déclinaison régionale sont les mêmes pour toutes les régions françaises. Les leviers ont été identifiés par le SGPE. La formulation des défis est quant à elle, à la main de chaque territoire.

Suite à ces échanges et réactions, l'état des lieux et la formulation des défis seront repris pour prendre en compte du mieux possible les remarques formulées par les participants.

5. Temps d'échanges sur les défis et les actions à entreprendre

Les participants ont ensuite été concertés sur les défis prioritaires et les actions à entreprendre pour les relever. Sur chaque défi, la méthodologie de concertation suivante a été utilisée (dont les résultats sont présents ci-après) :

a) Réactions sur les défis prioritaires identifiés

Pour commencer, les parties prenantes ont pu disposer de quelques minutes afin de :

- Évaluer la facilité avec laquelle la région peut traiter ce défi sur une échelle de 1 à 5 ;
- Justifier leur évaluation dans la zone de commentaires (pourquoi c'est facile ? pourquoi c'est compliqué ?) ;
- Apporter des compléments s'ils pensent à des enjeux complémentaires, afin de revoir éventuellement la formulation des défis.



b) Identification des actions structurantes existantes, des actions à renforcer et des actions à mettre en place sur chaque défi

Ensuite, les acteurs ont été répartis en plusieurs sous-groupes et ont identifié :

- Les actions structurantes déjà mises en œuvre ;
- Les actions à renforcer ;
- Les nouvelles actions à engager par leur structure.

Des fiches actions ont été distribuées pour recenser les premières orientations prioritaires / engagements de chaque acteur.



c) Restitution en plénière

Chaque sous-groupe a ensuite été invité à partager en plénière les principaux échanges ainsi que les actions phares identifiées par les participants sur sa thématique.

6. **Conclusions et prochaines étapes**

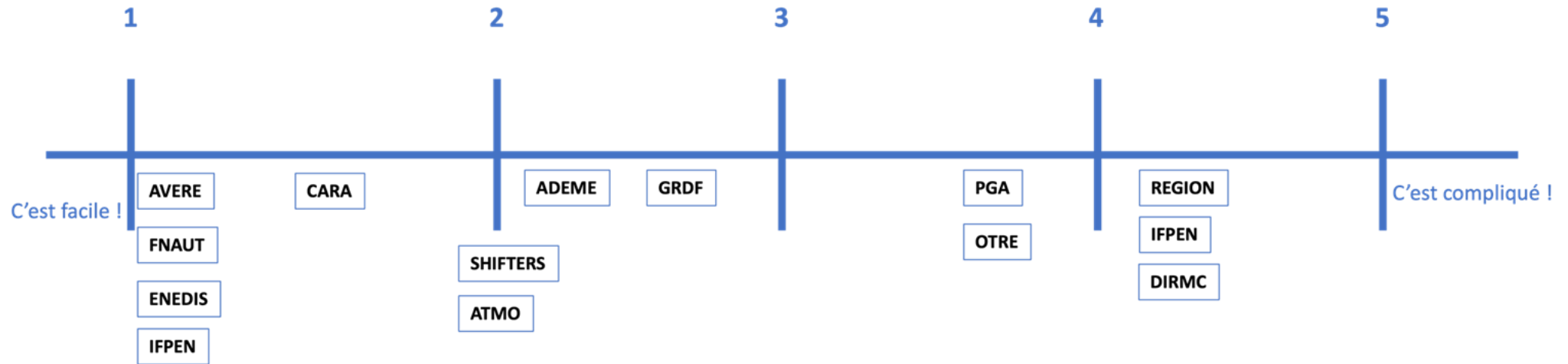
Pour finir, les prochaines étapes de la COP ont été partagées à l'ensemble des participants, notamment la prochaine réunion du GT transports, sous un format élargi, mercredi 27 mars de 17h à 19h30 en visioconférence. A travers un sondage « à chaud » à main levée, le niveau de satisfaction des participants a été mesuré avec une moyenne générale de 3,5 à 4/5.



L'ensemble des résultats de cette concertation est compilé par défi dans les pages suivantes.

Défi 1 : Optimiser et réduire à la source les déplacements de 5% d'ici à 2030

1. Évaluation de la faisabilité du défi identifié



L'analyse de l'évaluation de la faisabilité du défi n°1 montre la diversité de la perception entre la facilité et la complexité de mise en œuvre en fonction des organisations présentes à l'atelier. En complément, il est à noter que certains participants ont questionné l'objectif chiffré de 5% proposé, le jugeant comme trop peu ambitieux et facilement atteignable.

2. Justification de la faisabilité et identification d'autres enjeux en lien avec le défi

Pourquoi c'est facile ?	AVERE	FNAU T	ENEDI S	IFPEN	CARA	Shifter s	ATMO	ADEME	GRDF	PGA	OTRE	Région	IFPEN	CEREMA	DIRM C	Non précisé
Télétravail et coworking	X		X	X					X					X		
Travailler sur les comportements, réduire à la source					X		X	X								
Demande des habitants						X				X						
En tant qu'entreprise, baisse des kilomètres avec les téléopérateurs Linky			X													
Favoriser l'usage de points relais pour réduire la circulation des VUL											X					
Favoriser la massification des VUL											X					
Challenger les 5% pour aller plus loin dans la sobriété																X
Pourquoi c'est compliqué ?																
Temps long de l'aménagement												X				
Activités télétravaillées limitées												X			X	
Respect du droit à la mobilité												X				
Le coût de l'immobilier est prohibitif à proximité des zones de travail													X			
Rupture avec les tendances passées et besoin d'agir sur les comportements individuels														X		
Bassin de l'emploi en Suisse / Difficulté d'influer sur les déplacements transfrontaliers										X						
Autres enjeux																
Ajouter la promotion et le soutien aux commerces et services locaux. Les centres commerciaux géants c'est dépassé !						X										
Cela permet d'avoir des impacts positifs sur la qualité de l'air et la santé							X									

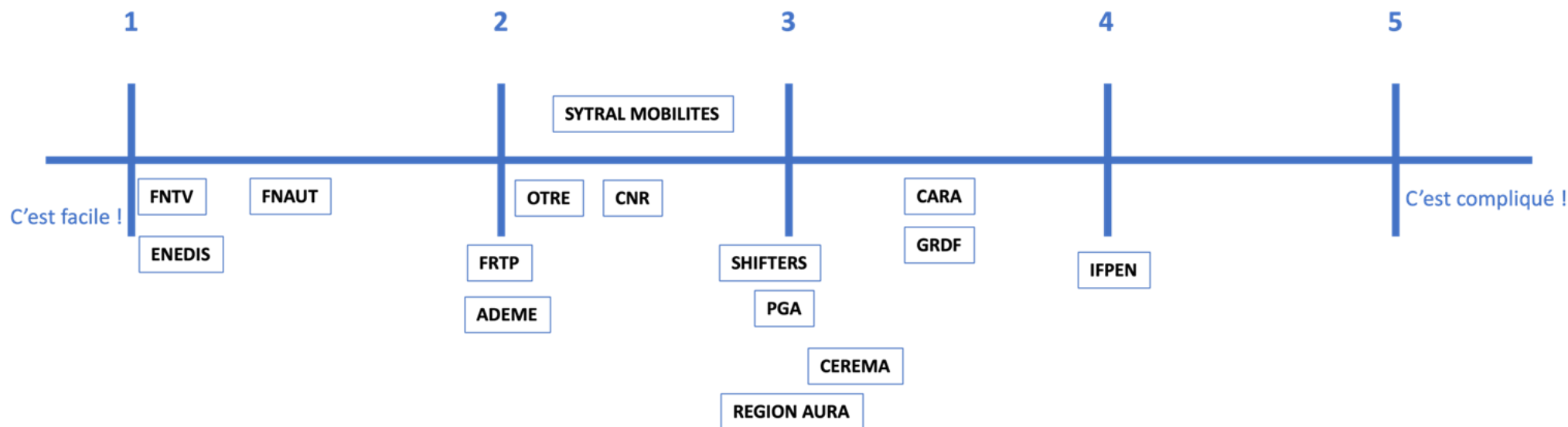
3. Identification d'actions par les acteurs en présence pour relever le défi

Actions structurantes déjà mises en œuvre	DREAL	Région AUVERGNE- RHÔNE- ALPES	ATMO	Agglomération Pays de Gex	Shifters	Non précisé
Communiquer sur l'intérêt de réduire les déplacements / Évaluer les gains en émissions de GES et de polluants atmosphériques			X			
Promouvoir toutes les mesures qui vont dans ce sens auprès des collectivités / des entreprises / du grand public					X	
Via le SRADDET AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, fixer des objectifs et des règles visant à favoriser l'implantation des activités au droit des infrastructures de transport, limiter le desserrement des activités		X				
Plan d'actions en œuvre pour réduire les émissions GES de notre collectivité				X		
Actions à renforcer						
Accompagner plus et mieux les territoires, dont les territoires ruraux			X			
Développer les téléprocédures pour limiter les besoins de se déplacer	X					
Développer l'offre de mobilité avec plus de transports en commun, des aménagements cyclables, autopartage				X		
Rapprocher les services des habitants	X					
Diffuser le rapport « Résilience des territoires » du Shift project, Cahier « Campagnes » (Commerces et services de proximité)					X	
Veiller à un maillage équilibré des rôles d'échanges multimodaux au sein des territoires		X				
Actions à engager						
Fixer un cadre pour mieux organiser la logistique de proximité au sein des territoires		X				
Promouvoir toute initiative visant à réduire l'empreinte carbone de la mobilité des touristes qui viennent dans la région					X	
Favoriser les hubs de télétravail et coworking entre les collectivités et les entreprises				X		
Développer des PEM sur le Pays de Gex				X		

Les actions en **bleu** ont été identifiées en séance, par les participants, comme étant prioritaires à présenter aux autres groupes lors du temps de restitution collectif.

Défi 2 : Promouvoir et développer les transports en commun, la mobilité active, le covoiturage et la mobilité partagée pour réduire de 15% l'utilisation de la voiture individuelle

1. *Évaluation de la faisabilité du défi identifié*



L'analyse de l'évaluation de la faisabilité du défi n°2 montre la diversité de la perception entre la facilité et la complexité de mise en œuvre en fonction des organisations présentes à l'atelier.

2. Justification de la faisabilité et identification d'autres enjeux en lien avec le défi

Pourquoi c'est facile ?	FNTV	ENEDIS	Région	OTRE	Shif- ters	GRDF	CEREMA	IFPEN	ATMO	FNAUT	DIRMC	SYTRAL mobilité	PGA	F RTP	Non précisé
Reconnaissance de l'interurbain comme transport en commun	X									X					
Développer les pôles d'échanges multimodaux et les parkings relais	X			X											
Assurer le développement des lignes express	X														
Assurer et garantir le mix énergétique	X														
Accompagner la gestion des flottes de véhicules électriques		X													
Accompagner le déploiement des trams / électrification des quais		X													
Ambition politique forte du développement des TC interurbains et régionaux, et développement de l'attractivité des TC (tarifs, PEM)			X							X			X		
Il y a beaucoup à faire rapidement et pas cher pour encourager le co-voiturage					X					X					
Besoin d'accompagner aux changements de comportements									X						X
Besoin d'intensifier la démarche dans l'urbain et de développer/renforcer la démarche pour l'interurbain									X						
Création de voies réservées											X				
Maîtrise d'ouvrage publique												X			
Demande des habitants pour des services de mobilité (saturation du réseau routier)													X		
Facile en milieu urbain avec offre de mobilité développée et contraintes associées à la voiture															X
Offrir, développer, subventionner les mobilités actives et alternatives					X										
Pourquoi c'est compliqué ?															
Enrichir l'offre de parking relais connecté aux transports en commun						X						X			
Coût de développement de l'offre TC et nécessité parallèlement de contraindre l'automobile (stationnement par exemple)							X					X			
Site difficile d'accès par les transports en commun								X							
Des horaires flexibles 7h-19h + TLV à la demi-journée								X							
Des lieux d'habitation très éloignés								X							
Capacité physique des structures ferroviaires			X												

Capacité du réseau à répondre à l'électrification, notamment déplacements d'ouvrages pour répondre aux grands projets urbains		X													
Capacité financière, nouvelles modalités à trouver			X									X			
Aménagement des infrastructures (difficultés foncières, réglementation environnementale)												X			
Contexte transfrontalier												X			
Disposer de véhicules qui permettent le même cas d'usage que les voitures (ex : vélos « fermés »)															X
Masse critique de flux pour développer l'offre de mobilité															X
Choix de maîtrise d'ouvrage													X		
Coûts associés aux chantiers décarbonés													X		
Autres enjeux															
Véhicules de taille intermédiaire pour permettre la mobilité en zone rurale et isolée					X										
Les trottinettes électriques sont une très mauvaise idée en libre-service (ex : Paris abandonne)					X										
Il y a de gros projets d'infrastructures à envisager en remplacement de projets routiers					X										X
Préciser les impacts sur la qualité de l'air et la santé									X						

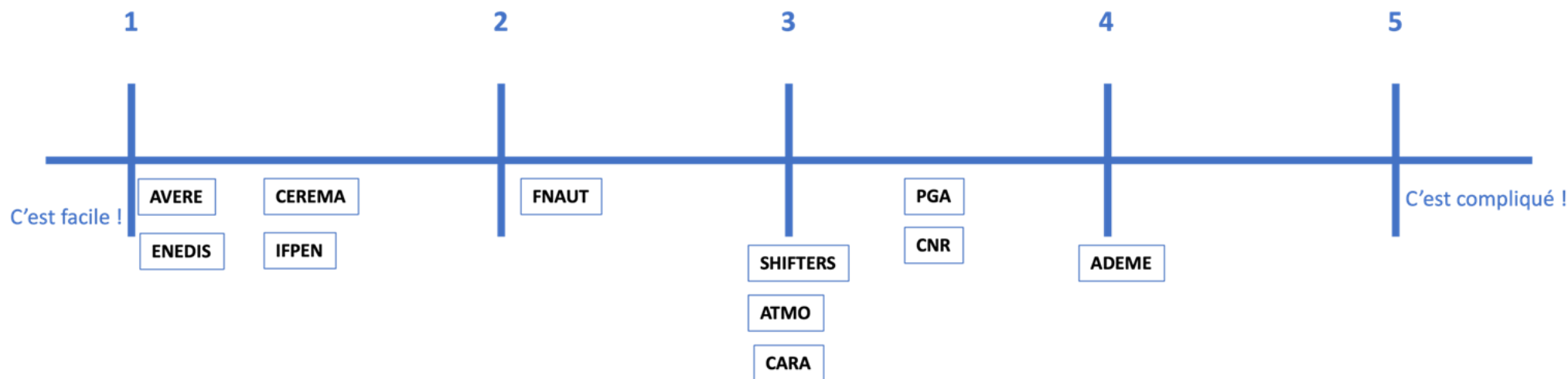
3. Identification d'actions par les acteurs en présence pour relever le défi

Actions structurantes déjà mises en œuvre	DIRMC	ENEDIS	CEREMA	SYTRAL	CARA	ADEME	Région	FNAUT	FNTV
Doublement de l'offre d'autocars avec décarbonation de la flotte (mix énergétique), rabattement vers PEM, solutions adaptées aux zones rurales (TAD, navettes)							X		
+30% de trains, passer de 220000 voyageurs/j à 300000 dans les TER (feuille de route Mobilités positives du quotidien Cap 2035)							X		
Participer à la recherche de l'amélioration de l'efficacité des modes de transport collectif								X	
Continuer à assurer la promotion de l'autocar comme mode de déplacement interurbain									X
Décarbonation de la route (feuille de route COP 2035) : infra, véhicules et avitaillement, usages covoiturage et autopartage							X		
Développer les mobilités actives et partagées, faciliter les expérimentations						X			
Apporter un appui aux AOM à identifier et quantifier leurs leviers d'action			X						
Promouvoir l'usage des transports collectifs, le développement des modes alternatifs à l'autosolisme								X	
Accompagner les collectivités dans leurs choix de transition énergétique					X				
Assister les collectivités membres dans la mise en œuvre de projets vélo, covoiturage, autopartage				X					
Présenter les différentes solutions de mobilité et de transfert modal					X				
Développement intermodalité plan vélo + transports collectifs → atteindre 10 000 places de stationnement sécurisées en gare, simplification du parcours des voyageurs (information en temps réel, tarification)							X		
Actions à renforcer									
Développer des méthodes d'évaluation des leviers d'action			X						
Faciliter les changements de comportements, rendre désirable de nouveaux modèles, rendre visibles et accessibles les différents scénarios de transition						X			
Accompagner toutes les demandes d'électrification des usages mobilité : voiture, fluvial, transport en commun		X							
Identification des solutions innovantes					X				
Rendre les transports en commun plus lisibles / attractifs (coordonner les offres, tarification simplifiée, communication)				X					
Continuer à Développer les réseaux de transport en commun (nouveaux transports, augmenter de 80% la capacité du métro, augmenter l'offre bis/car)				X					
Actions à engager									
Générer la confiance des acteurs de la décarbonation des mobilités dans le réseau		X							

électrique									
Accélérer les raccordements et infrastructures des bornes de recharge de véhicules électriques		X							
Appuyer les CL volontaires à caractériser l’empreinte carbone des mobilités générées par leur territoire et élaborer un plan d’action			X						
Amplifier la modernisation du réseau électrique pour accueillir les nouveaux usages électriques		X							
Développer le déploiement des bornes IRVE sur les aires de repos	X								

Défi 3 : Développer les motorisations et carburants décarbonés et renforcer l'efficacité des véhicules pour atteindre notamment 15% de véhicules électriques en 2030

1. **Évaluation de la faisabilité du défi identifié**



L'analyse de l'évaluation de la faisabilité du défi n°3 montre la diversité de la perception entre la facilité (1 sur 5) et la complexité moyenne (3 à 4 sur 5) de mise en œuvre en fonction des organisations présentes à l'atelier.

2. **Justification de la faisabilité et identification d'autres enjeux en lien avec le défi**

Pourquoi c'est facile ?	AVERE	ENEDIS	CEREMA	IFPEN	FNAUT	GRDF	Shifters	ATMO	CARA	PGA	ADEME	REGION	DIRMC	F RTP	Non précisé
Forte tendance au développement des véhicules électriques	X														
Partenariat avec les constructeurs de véhicules sur la recharge		X													
Aptitude du réseau à répondre à la demande (90% de la recharge des VE se fait à domicile ou en entreprise)		X													
On connaît les couplages techno/énergie les mieux adaptés selon l'usage et en fonction de				X											

différents critères															
Capacité de production					X										
Efficacité des alternatives					X										
Promouvoir un mix énergétique équilibré qui intègre le bioGNV						X									
Nécessité des pouvoirs publics de penser et organiser la diminution de nombre de véhicules en circulation							X								
Engagement de la région dans le cadre de sa compétence transport sur l'H2 et GNV/BioGNV et 2 projets structurants coordonnés (Zéro émission Velley et IMAGhyNE)											X				
Réseaux d'acteurs mobilisés sur le sujet en région (pôle compétitivité CARA, filières professionnelles...)											X				
Hydrogène : près de 150 acteurs sur l'ensemble de la chaîne de valeur											X				
Aides existantes au développement des infrastructures de recharge											X				
Penser usage et efficacité plutôt que solution technologique															X
Aide à l'achat d'un véhicule électrique									X						
Augmenter les connexions interurbaines (express)									x						
Pourquoi c'est compliqué ?															
Dispositifs déjà favorables à l'électromobilité mais les coûts pour les acteurs restent importants			X												
Approfondir les connaissances sur les nouveaux carburants / motorisations, en incluant l'analyse de cycle de vie, ressources, pollutions (y compris pollution de l'air) pour avoir une vision globale	X							X							
Maturité technologique pour les poids lourds, bus, car...									X						X
Disponibilité des énergies									X						

Coût des énergies									X			X		
Pouvoir d'achat / Concurrence des besoins										X	X			
Géographie du territoire divers (zones peu denses, montagnes, urbaines)										X				
Le soutien financier aux offres alternatives reste insuffisant et trop fluctuant				X									X	
Normes / règlements trop instables				X										
Développer les IRVE												X		
Hydrogène : défis à relever pour coordonner le développement de la production, de la distribution, des usages												X		
GNV/BioGNV : Enjeu de développement de la production / méthanisation												X		
Besoin de planification													X	X
Pas assez d'électricité « verte »							X							
Problème d'approvisionnement des matières premières (cuivre, lithium, cobalt)							X							
Autres enjeux														
Impacts sur la biodiversité														X
Impacts sur la santé avec baisse des émissions de polluants gazeux à l'échappement mais pas de baisse des particules							X							
Impact environnemental : enjeu de la réutilisation des batteries, travailler au développement d'énergies renouvelables												X		

3. Identification d'actions par les acteurs en présence pour relever le défi

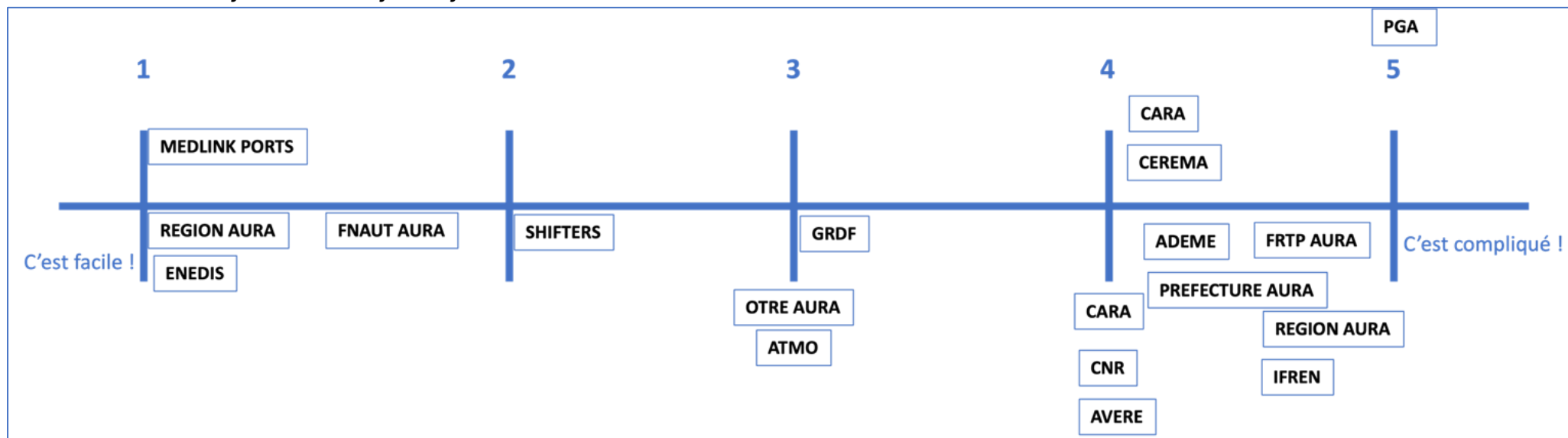
Actions déjà mises en œuvre	IFPEN	Région	DREAL	ENEDIS
Aide à la production d'ENR (méthanisation / AAP régional + FEDER)		X		
Analyse de cycle de vie pour évaluer la pertinence des couples techno/énergie selon les usages	X			
Développement de procédés de production de biocarburants	X			
Développement de motorisation électrique pour VL et PL et off road	X			
Projets coordonnés et structurants (Zero Emission Valley, IMAGhyNE)		X		
Raccorder les infrastructures de recharge VE notamment résidentiel collectif, forte puissance				X
Déployer des cars alternatifs au diesel : biogaz : entre 2020 et 2022 : 550 cars sur 5 000 en circulation		X		

En cohérence avec le SRADDET, valoriser l'ensemble des alternatives énergétiques dans le domaine de la mobilité routière		X		
Mise en place de borne de recharge électrique à disposition des salariés	X			
Développement de la motorisation hydrogène MTH et Pile A	X			
Caractérisation de la performance des batteries SOC, santé, vieillissement, sécurité	X			
Accompagner les autorités organisatrices de la mobilité dans l'élaboration des schémas directeurs IRVE				X
Mettre à disposition des outils d'aide au raccordement et d'évaluation des capacités réseau				X
Actions à renforcer				
Développer le pilotage de la recharge : tarifaire, en lien avec GRD/GRT (modulation ou décalage de la recharge, interaction VE/borne/réseau)				X
Faire avec des partenaires industriels et académiques des démonstrations de véhicules	X			
Travailler avec des constructeurs, opérateurs, gestionnaires d'infrastructure sur les projections d'infrastructures électriques nécessaires au développement du transport de marchandise électrifié sur distances locales, interrégionales				X
Déployer des cars alternatifs au diesel : hydrogène, un accord cadre notifié, avec une première commande de 16 cars pour déploiement sur 4 lignes de transport régional		X		
Poursuivre la conversion de la flotte d'entreprise vers l'électrique				X
Sensibiliser les collectivités, les entreprises et les particuliers à la mobilité électrique et décarbonée			X	
Électrifier le parc de véhicules professionnels internes			X	
Actions à engager				
Communiquer sur des ACV « Cradle to grave » auprès des territoires	X			
Déployer des bornes de recharge électriques, dans un premier temps sur les routes nationales transférées expérimentalement, et dans un second temps dans les zones rurales insuffisamment couvertes par les opérateurs privés		X		
Communiquer sur les performances des différentes solutions en qualité de « Tiers de confiance »	X			

Les actions en **bleu** ont été identifiées en séance, par les participants, comme étant prioritaires à présenter aux autres groupes lors du temps de restitution collectif.

Défi 4 : Optimiser et décarboner le transport de marchandises en massifiant le recours au fret ferroviaire et fluvial pour réduire de 10% le transport routier de marchandises

1. Évaluation de la faisabilité du défi identifié



L'analyse de l'évaluation de la faisabilité du défi n°4 montre la diversité de la perception entre la facilité et la complexité de mise en œuvre en fonction des organisations présentes à l'atelier.

2. Justification de la faisabilité et identification d'autres enjeux en lien avec le défi

Pourquoi c'est facile ?	OTRE	Enedis	Medlink	DIRMC	F RTP	FNAUT	Région	Shifters	CARE	IFREN	CEREMA	Acteur non précisé
Nécessite d'avoir une vraie politique de financement	X											
Formation existante (fédérations professionnelles, commissaires, C. Nat. Des achats...)			X		X							
Engagement des acheteurs transitaires des compagnies maritimes												X
Développement des carburants alternatifs existant				X								
Forcer une réglementation plus contraignante aux chargeurs pour le report												X
Capacité du fleuve							X					
Adaptation des infrastructures électriques (électrification des quais)		X										
Massification / Mutualisation / Responsabilité des chargeurs (urgence, volume)								X				
Pourquoi c'est compliqué ?												
Penser tout électrique	X											
Réalisable seulement pour certaines entreprises (proximité, double fret, localisation) / Plusieurs charges / Métiers avec peu de distance					X							
Nécessité de changer les usages en priorisant la décarbonation sur le coût ou le temps de transit												X
Imposer un volontarisme national						X						
Financer les infrastructures des grands projets (CFAL – Accès Lyon-Turin – 4 voies St Fons-Guenay)						X						
Augmenter la valeur du transport (- de BTP, - d'agriculture)												X
Prendre en compte les territoires												X
Réduire le poids du lobby routier												X
Aligner les acteurs maritimes et les clients												X
Rupture de charge, réorganisation des chaînes logistiques												X
Coût : soutenir le multimodal pour qu'il soit aussi compétitif que le routier / coûts de réhabilitation linéaire ferroviaire rédhibitoire										X		X

Réussir à partager les demandes de transport entre chargeurs												X
Capacité des infrastructures fluvial / ferroviaire (saturation des noeux ferroviaires)							X		X		X	
Besoin d'une politique globale pour favoriser le report modal (réglementation, incitation...)							X					
Délais de livraison									X			
Fluctuation du coût de l'énergie										x		
Autres enjeux												
Bien prendre en compte la notion de cas d'usage pour définir le carburant alternatif	x											
Promouvoir un mix énergétique équilibré (carburants alternatifs / Biocarburants / BioGNV...)					X							x

3. Identification d'actions par les acteurs en présence pour relever le défi

Actions déjà mises en œuvre	F RTP	GRDF	CNR	OTRE	Shifters	MEDLINK	CARA	AVERE	Non précisé
Axe MeRS									X
TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin)									X
Soutenir les expérimentations sur le rétrofit bioGNV dans le fluvial		X							
Conseil coordination interportuaire logistique									X
Contribuer à digitaliser le traitement de marchandises entre maritime et ports intérieurs			X						
Copiloter le schéma directeur d'Axe Mers (renforcer transport massifié / réindustrialiser / décarboner)			X						
Favoriser le développement du réseau d'avitaillement au bioGNV		X							
Participer aux négociations du TELT				X					
Soutenir les initiatives en matière de rétrofit vers le bioGNV pour le routier		X							
Accompagner les transporteurs dans leur réflexion sur la transition vers les bioGNV		X							
Aider les transporteurs dans leur comptabilité carbone		X							
Actions à renforcer									
Décarboner la flotte de barges fluviales									X
Promouvoir le report / transport de matières dangereuses vers le massifié			X						
Hub multimodal à moins de 2h de route					X				
Développer le transport de matières dangereuses via la voie fluviale									X
Incitation plus forte ou contrainte à aller vers plus de multimodal / Réglementation									X
Logistique urbaine : mobilisation de foncier existant a vocation hub logistique (ex : HLM)					X				X
Formation, sensibilisation aux chargeurs, fédérations professionnelles, commissionnaires et compagnies maritimes					X	X			X
Informers mes adhérents / Participer à des actions de démonstration des démarches				X					
Accompagner des projets collaboratifs en faveur du report modal et des recours à de nouvelles énergies et à partager les retours d'expérience							X		
Former, conseiller à la mobilité électrique								X	
Actions à engager									
Réhabiliter les ITE privés									X
Mettre en relation les acteurs en lien avec le ferroviaire et le fluvial	X								
Besoin de campagne de recrutement sur conducteurs ferroviaires									X

Offre de solutions routières sur un axe modal Rhône Saône Méditerranée				X					
Les chargeurs : coopération / mutualisation / optimisation de remplissage					X				
Énergies nouvelles (ferroviaire, fleuve, route) rétrofit : développer, promouvoir		X							X
Soutenir les expérimentations de retrofit ferroviaire sur les lignes non électrifiables		X							
Diagnostiquer, orienter (comité Nouvelles, énergies nouvelles, My Moov), Formation (éco-conception, écoconduite)	X								

Les actions en **bleu** ont été identifiées en séance, par les participants, comme étant prioritaires à présenter aux autres groupes lors du temps de restitution collectif.