|  |  |
| --- | --- |
|  | **Coalition stratégique COP21**  **« Transport de marchandises : comment développer une mobilité propre ? »** |

*Cette coalition réunit les acteurs du secteur des transports de marchandises (transporteurs, logisticiens, entreprises utilisatrices des services de transport pour leurs produits, pôles de compétitivité, administrations délivrant les autorisations, associations…). Elle a pour objectif de définir la feuille de route de mobilisation des acteurs du territoire dans le domaine du transport de marchandises, domaine identifié par la Métropole comme un axe d’action important dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire. Il s’agit notamment :*

* *De déterminer des leviers d’actions pour massifier l’action dans ce domaine*
* *D’identifier l’action attendue des différents acteurs*
* *De fixer une feuille de route collective*
* *De synthétiser ces trois éléments dans un « appel » aux acteurs concernés pour susciter leur engagement*

**1/ Objectifs stratégiques et plan d’action du PCAET**

**La Métropole a pour ambition de réduire de 80% les émissions de gaz à effet de serre à l’horizon 2050 et d’accompagner le territoire vers un modèle « 100 % Energie renouvelable ».**

Au travers de son PCAET, elle s’engage également à contribuer à l’amélioration de la qualité de l’air sur son territoire et vise une réduction des émissions des deux principaux polluants identifiés dans le Plan de Protection de l’Atmosphère de la Seine Maritime et de l’Eure : le dioxyde d’azote (NO2) et les particules fines (PM10 et PM2.5). L’objectif est l’atteinte des recommandations de l’OMS en termes de concentration de polluants atmosphériques à l’horizon 2030.

Le secteur des transports (marchandises et personnes) est responsable de 22 % des émissions de gaz à effet de serre et représente le 1er secteur émetteur d’oxydes d’azote sur le territoire de la Métropole (52% en 2014). Marqué par l’avènement d’une mobilité carbonée depuis la révolution industrielle, il présente une forte dépendance énergétique aux produits pétroliers.

La structuration de la logistique urbaine et le développement des modes alternatifs pour le secteur du fret (maritime, fluvial et ferroviaire) constituent des enjeux importants pour atteindre les objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre de 62% à l’horizon 2050 sur le territoire de la Métropole et de diminution des consommation d’énergie de 60%.

Les engagements pris par la Métropole dans le cadre de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) portent sur les actions suivantes :

* **Rationaliser l’accessibilité routière du territoire**
* **Connecter les différents réseaux de mobilité,** et notamment promouvoir la logistique intelligente du dernier kilomètre
* **Développer les outils numériques en faveur de la mobilité durable,** et notamment développer un système d’hyperviseur à l’échelle métropolitaine
* **Promouvoir les véhicules décarbonés**

**2/ Mobilisation des acteurs du territoire**

De nombreuses entreprises, communes ou administrations démarchées dans le cadre de la COP21 rédigent actuellement leur feuille d’engagement. Il s’agit d’un engagement à mettre en place, de nouvelles actions au-delà de ce qu’elles ont déjà fait ces dernières années.

Dans le domaine de la mobilité durable, ces actions portent principalement sur :

* Formation des conducteurs à l’écoconduite
* Flotte de véhicules : achat de véhicules propres, notamment véhicules électriques
* Livraisons en vélo ou véhicule électriques
* Utilisation du mode fluvial ou du mode ferroviaire

Il conviendra à terme de pouvoir évaluer de kilomètres ou d’émissions polluantes évités et l’impact obtenu.

La question posée est également celle de la diversification et la massification de ces actions, au-delà de l’engagement de ces acteurs aujourd’hui actifs dans la COP21.

**3/ Freins**

A ce stade, les freins identifiés à la massification des actions sont les suivants :

* **Fluvial**
* Envasement de certaines darses inutilisées, problèmes d'étiage en période sèche, question à long terme du réchauffement climatique
* Manque de pontons près des darses près du centre routier
* Pas d'infrastructure ou de service pour passage direct fluvial/petits tonnages locaux
* Question des gabarits : pouvoir passer plus facilement d'un gabarit maritime/fluvial/rivière
* Mauvaise connaissance de l'offre alternative au routier par les industriels
* Coût du transport fluvial
* **Ferroviaire**
* Abandon du ferroutage et de la fercamisation ?
* Mauvaise connaissance de l'offre alternative au routier par les industriels
* Coût du transport ferroviaire
* Difficulté des industriels à obtenir des sillons

**4/ Quels leviers et quels acteurs mobiliser ?**

Lors de la réunion du 27/09/2018, nous vous proposerons de compléter la liste des freins et de travailler sur les leviers et acteurs à mobiliser. Nous travaillerons sur plusieurs thématiques : l’intermodalité, la logistique du dernier kilomètre, les actions propres au transport routier ?

Premières pistes de leviers et acteurs :

* **Intermodalité**
* Réduire la compétitivité du routier (écotaxe ?)
* Besoin d'une politique coordonnée : collectivités, ports, CCI, transporteurs, GIP Seine Aval
* …
* **Logistique du dernier kilomètre**
* Structurer un maillage d’équipements de groupage-dégroupage pour les livraisons du dernier kilomètre (Exemple des Espaces de Livraisons de Proximité mis en place en accompagnement des chantiers);
* Valoriser les opportunités offertes par la technologie (Exemple du transport par drone de produit à forte valeur ajoutée) ;
* Structurer les circuits courts autour de la logistique urbaine (Exemple du Box Fermier Normand installé au Marché D’intérêt National de Rouen) ;
* Mutualiser les services et les infrastructures entre le fret et les voyageurs (Exemple du co-voiturage de colis).
* **Transport routier**
* Verdir les flottes
* Mutualisation d'une base de données sur transports de camions pour éviter les transports à vide
* …

Version du 25/09/2018