

Date le 19 juin 2018 de 9h45 à 12h15

Lieu Metz, DREAL Grand Est

Sujets abordés

- 1 – Objectifs de la Commission « Transports & Environnement »
- 2 – Enjeux qualité de l'air et climat en lien avec les transports
- 3 – Responsabilités à agir dans les transports et diversité des moyens d'actions
- 4 – Nouvelles réglementations environnementales pour le fret en ville
- 5 – Démarche « Objectif CO₂ »
- 6 – Démarche partenariale « Mobilités d'avenir en Grand Est »
- 7 – Appels à projets ADEME en cours autour des transports
- 8 – Autres actions abordées
- 9 – Perspectives

1 – Objectifs de la Commission « Transports & Environnement »

L'idée initiale d'une Commission « Transports & Environnement » au sein de l'ORT&L a pour origine un besoin, identifié par l'ADEME, l'AFT et la DREAL, d'échanger, sur une base régulière, avec les acteurs concernés autour de la démarche Objectif CO₂ en Grand Est, à la fois dans l'idée de leur rendre compte et dans celle de les impliquer davantage dans la valorisation et les orientations d'animation du dispositif, cela afin de le dynamiser.

Cependant, il est collectivement apparu qu'il pourrait être dommage de créer une instance qui se limiterait uniquement à ne traiter que d'Objectif CO₂. Il semblait utile de prendre du recul, notamment pour rappeler pourquoi une démarche comme Objectif CO₂ est importante par rapport aux enjeux environnementaux qui s'imposent à la société et au secteur des transports en particulier tout en n'étant qu'une action parmi tant d'autres menées ou à mener. De plus, ouvrir l'espace d'échanges à d'autres acteurs que ceux du transport routier paraissait intéressant pour faire connaître davantage Objectif CO₂ en dehors de ce cercle mais aussi pour créer un partage entre acteurs autour de leurs connaissances et de leurs actions générateur d'une émulation enrichissante. Or, connaître et partager sont les deux piliers de la vocation de l'ORT&L.

L'idée de créer une Commission « Transports & Environnement » a ainsi été abordée lors de l'Assemblée générale constitutive de l'ORT&L Grand Est le 1^{er} septembre 2017. Celle-ci ayant retenu l'intérêt des participants, elle a été présentée de façon plus détaillée lors du Conseil d'administration du 4 décembre 2017 avant d'être inscrite au programme d'actions de l'ORT&L lors de l'AG du 29 mars 2018.

La première réunion de la Commission « Transports & Environnement » visait donc à répondre aux besoins suivants :

- partager avec les partenaires membres les résultats et perspectives sur le Programme Objectif CO₂ (piloté par l'ADEME, la DREAL et l'AFT) ;
- partager plus largement sur les contributions des transports et de la logistique à la transition écologique.

Les bénéfices espérés sont les suivants :

- générer un effet « réseau » : faire émerger des partenariats pour démultiplier le développement des démarches et initiatives en faveur de la transition écologique des transports et de la logistique
- recueillir des informations à valoriser par ORT&L : observations, communications, études...

2 – Enjeux qualité de l'air et climat en lien avec les transports

Atmo Grand Est et la DREAL (Service Transition énergétique – STELC) présentent deux diaporamas sur les enjeux de qualité de l'air et de changement climatique en particulier pour le Grand Est et les transports.

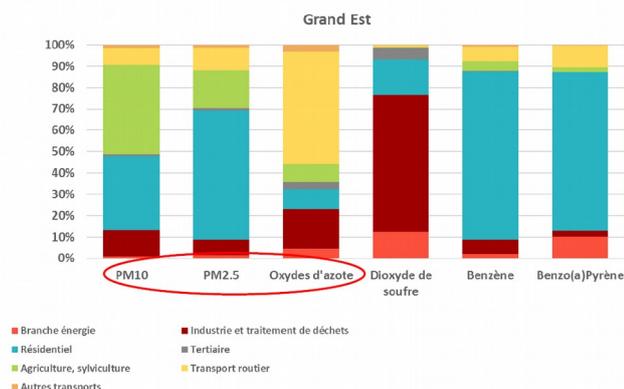
Les principaux points abordés et objets des discussions sont repris ci-dessous.

Qualité de l'air

Comme le montre le graphique suivant, la responsabilité des transports routiers est particulièrement importante pour les oxydes d'azote.

Origine de la pollution

Emissions de polluants dans l'air (réf.. 2016)



5



Si les données de ce graphique sont à l'échelle du Grand Est, Atmo Grand Est et la DREAL ont tout deux insisté sur la méfiance à avoir dans l'interprétation de ces chiffres dans la quantification de l'importance des enjeux. Il existe, en effet, de fortes disparités géographiques que la moyenne régionale gomme. Ainsi, si la contribution moyenne des transports routiers dans la pollution aux particules fines est faible, ils sont, en revanche, prépondérants le long des axes à fort trafic posant des enjeux sanitaires majeurs pour les riverains.

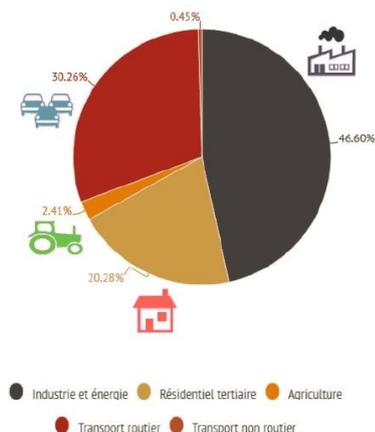
Sur le sujet des particules fines, le développement des filtres à particules a fait baisser les émissions de façon importante (-20% de PM10 entre 2005 et 2016), si bien que la combustion dans le moteur est devenue contributrice minoritaire par rapport au cumul des pneus et plaquettes de frein et de l'abrasion des chaussées.

Ces particules fines retombent progressivement au sol mais sont largement remises en suspension dans l'air par les véhicules qui circulent aussi longtemps que la chaussée n'est pas lessivée par l'action de la pluie.

Le transport routier est, de loin, le plus grand contributeur à la pollution aux oxydes d'azote (NOx). Il s'agit, à plus de 90 %, des moteurs diesels. Cependant, par rapport à 2005, ces émissions ont diminué de plus de moitié.

Il convient de souligner le rôle joué par le développement des traitements à l'urée (AdBlue) des gaz d'échappement (dispositif SCR). Néanmoins, ces traitements à l'urée peuvent poser des problèmes de pollution de l'air au nitrate d'ammonium.

Changement climatique



Si, au niveau des impacts des transports sur la pollution de l'air, il y a de nettes améliorations, celles-ci sont, en revanche, bien moindres en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Sur ce plan, les réductions d'émissions dans les transports sont moindres que dans d'autres secteurs, puisque l'on est même sur une stagnation. Ainsi, les secteurs de l'industrie et du résidentiel/tertiaire ont vu leurs émissions baisser respectivement de 50 % et de 25 % sur les dix dernières années.

Les transports représentent environ un tiers des émissions de CO₂ en Grand Est et, du fait de l'amélioration relativement bien plus forte dans d'autres secteurs, **leur contribution relative tend à augmenter**, accroissant du même temps la pression à agir dans ce domaine.

Pour en savoir plus, se référer au diaporama de présentation complet annexé

3 – Responsabilités à agir dans les transports et diversité des moyens d'actions

Au vu de la place importante dans les enjeux liés à la pollution de l'air et au changement climatique que les transports occupent, il en découle certaines responsabilités.

Ce terme de « responsabilités » renvoie à trois notions différentes mais pas sans liens (la 3^e dépendant de la 2^e qui dépend elle-même de la 1^{re}) :

- la responsabilité causale (« comment cela s'explique-t-il ? ») : une part importante des gaz à effet de serre et des polluants locaux est produite par les activités de transports ;
- la responsabilité sociale (« qui est en coupable ? ») : les transporteurs sont communément vus comme des coupables du changement climatique et de la pollution ;
- la responsabilité politique (« qui doit agir ? ») : il est souvent attendu des acteurs publics et/ou économiques (du secteur ou non) qu'ils changent et/ou fassent changer de comportements.

Cela étant, les liens entre ces trois types de responsabilités ne sont pas « naturels » et sont notamment liés à des enjeux d'opinion publique ou de politique : ce n'est pas parce qu'un secteur a une forte responsabilité causale qu'il y a nécessairement une forte responsabilité sociale de ses acteurs ou une forte responsabilité politique à agir. L'inverse est aussi vrai : des boucs émissaires peuvent apparaître et être désignés comme les principaux coupables même s'ils n'ont finalement que peu de prise sur les effets négatifs réels. Les transporteurs et logisticiens peuvent se voir endosser la responsabilité d'autres acteurs de la société (particuliers se déplaçant en voiture, consommateurs demandant une livraison rapide et à domicile, entreprises n'acceptant de fonctionner qu'en flux tendus et zéro stock...).

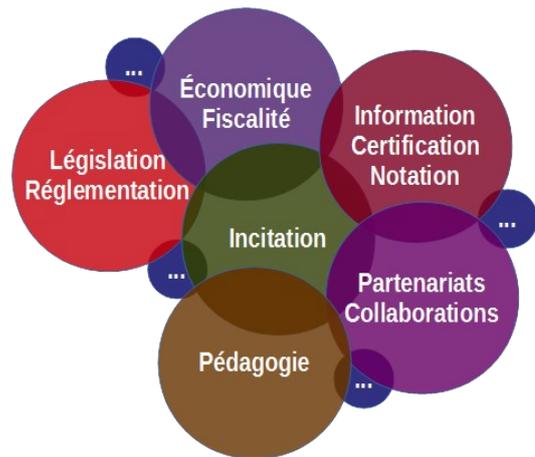
Il existe donc une pression sociale à agir. Il est possible de la percevoir comme injuste ou disproportionnée, mais elle peut difficilement être ignorée. Elle invite à s'emparer du sujet et à considérer ce qui peut être fait pour essayer de réduire le problème. Il s'agit aussi évidemment d'un enjeu d'image (mieux vaut agir en « responsable respectable » qu'apparaître comme « responsable coupable »).

Différents moyens d'actions possibles

Il existe divers moyens d'action possibles. Le schéma ci-contre en présente quelques-uns, mais ils ne sont pas exclusifs et peuvent, pour la plupart, se combiner.

Atmo Grand Est mentionne que l'innovation peut également constituer un moyen d'action à ne pas oublier.

L'un des objectifs de cette première réunion de la Commission « Transports & Environnement » est de partager les actions menées par la communauté ORT&L concourant à la prise de responsabilité du domaine des transports et de la logistique face aux enjeux environnementaux. La typologie de grandes catégories de moyens d'action (économique, fiscalité, législation-réglementation, information certification notation, incitation, partenariats-collaborations pédagogie, innovation, transferts, etc.) a été abordée pour apporter un cadre de pensée facilitant l'identification des actions et aidant à en faire émerger éventuellement d'autres.



4 – Nouvelles réglementations environnementales pour le fret en ville

Souvent cités car objets d'actualités, les réglementations constituent des outils contraignants visant à la régulation de la circulation et des livraisons en zone urbaine.

La DREAL présente deux types de restrictions :

- celles ayant vocation à s'appliquer pendant les pics de pollution de l'air ;
- celles qui sont permanentes.

Restrictions en cas de pic de pollution : la circulation différenciée

Parmi les mesures mises en œuvre en cas de pic de pollution pour réduire la production de polluants atmosphériques, la circulation différenciée apparaît comme l'une des plus coercitives, mais elle est aussi l'une des plus efficaces. Elle consiste à interdire la circulation sur un périmètre prédéfini et pendant la durée de l'épisode de pollution atmosphérique aux véhicules les plus polluants.

Pour permettre une mise en œuvre simple de la circulation différenciée, le Ministère de la Transition écologique et solidaire a instauré le dispositif des pastilles Crit'Air. Les parcs des véhicules sont scindés en plusieurs catégories suivant le type motorisation et l'âge (carburant, classe Euro) auxquelles correspondent un numéro de pastille allant de 1 à 5 (1 étant le moins polluant). À celles-ci s'ajoutent les véhicules non classés car trop anciens et ceux 100 % électriques ayant une pastille « 0 » spécifique.

Classement Certificat qualité de l'air	
Poids lourds, autobus et autocar	
NORME EURO (inscrite sur la carte grise) ou, à défaut, date de 1 ^{er} immatriculation	
Tous les véhicules 100% électriques et hydrogène	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres	Diesel
1 Euro 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2014	6 À partir du 1 ^{er} janvier 2014
2 Euro 5 Entre le 1 ^{er} octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus	5 À partir du 1 ^{er} janvier 2014
3 Euro 3 et 4 Entre le 1 ^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2009 inclus	4 Entre le 1 ^{er} octobre 2009 et le 30 septembre 2013 inclus
4 Euro 4 Entre le 1 ^{er} octobre 2006 et le 30 septembre 2009 inclus	3 Entre le 1 ^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2006 inclus
5 Euro 3 Entre le 1 ^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2006 inclus	2 Entre le 1 ^{er} octobre 2001 et le 30 septembre 2006 inclus
0 Euro 1, 2 et avant	Jusqu'au 30 septembre 2001

Pour obtenir son certificat qualité de l'air : www.certificat-air.gouv.fr

Plus de détails sur le site : www.certificat-air.gouv.fr



En Grand Est en 2018, la circulation différenciée concerne le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2017 par un arrêté préfectoral.

En cas de pic de pollution constaté par Atmo Grand Est, un dispositif graduel doit se mettre en place :

- au 1^{er} jour : information et invitation à des comportements de modération ;
- au 2^e jour : vitesse maximale réduite de 20 km/h sur autoroutes et voies rapides ;
- au 3^e jour : vitesse maximale réduite de 20 km/h sur tout le réseau routier ;
- à partir du 4^e jour : circulation différenciée.

Lorsque la circulation différenciée est mise en œuvre, seuls les véhicules ayant des pastilles 0, 1, 2 ou 3 peuvent circuler.

La circulation différenciée devrait aussi concerner l'agglomération de Nancy d'ici quelques mois. Son périmètre pourrait même dépasser celui des frontières de la Métropole du Grand Nancy.

D'autres agglomérations du Grand Est, en particulier celles concernées par un Plan de protection de l'atmosphère (autre Strasbourg et Nancy, Reims et Metz-Thionville), devraient être, elles aussi, progressivement concernées d'ici un ou deux ans.

Restrictions de circulation ou de livraison permanentes, cas de Strasbourg

En complément de restrictions de circulation limitées aux périodes de pic de pollution à l'échelle d'une agglomération, certaines collectivités mettent en œuvre ou envisagent des mesures permanentes mais sur des périmètres, pour l'heure, beaucoup plus réduits. Sont en particulier concernés les centre-villes qui concentrent sur un espace réduit une forte activité de livraison, ce qui y concentre également les problèmes liés et en interaction avec les autres activités urbaines elles aussi concentrées. Ces restrictions localisées ciblent la lutte contre la pollution générée par les transports mais aussi d'autres problèmes comme l'occupation de la voirie, la sécurité ou le bruit. Leur objectif comporte l'optimisation générale de la logistique dans ces zones où l'intérêt d'une rationalisation est particulièrement fort.

Un autre intérêt de ces zones est d'harmoniser la réglementation, aujourd'hui souvent disparate, et d'y apporter une lisibilité facilitant sa compréhension, son respect et les modifications de comportements des professionnels.

Avec ces objectifs en tête, la ville de Strasbourg a décidé de mettre en place une zone à circulation restreinte pour les véhicules de transport de marchandises sur le périmètre de la Grande Île (carte ci-dessous). Elle prendra effet au 1^{er} septembre 2018. Une extension du périmètre concerné pourra avoir lieu ultérieurement mais n'est pas encore à l'ordre du jour.



L'accès à la Grande Île ne sera plus autorisé qu'aux véhicules de moins de 7,5 tonnes (sauf dérogation possible dans les cas où l'utilisation d'un véhicule plus gros serait plus optimale). De plus, ceux-ci devront avoir quitté l'île au plus tard à 10h30. Une exception est prévue pour les véhicules électriques et au GNV pouvant rester jusqu'à 11h30 et les livraisons à pied et à vélo autorisées 24h/24. Cette évolution réglementaire comporte ainsi un fort volet environnemental puisqu'en outre, les véhicules titulaires d'une pastille Crit'Air 5 ou sans pastille seront interdits. L'interdiction touchera aussi les Crit'Air 4 au 1^{er} septembre 2019.

Le tableau suivant résume l'ensemble des évolutions réglementaires pour la Grande Île de Strasbourg et plus d'informations sont disponibles sur le site www.strasbourg.eu.

Paramètres	Règles actuelles	Évolutions au 1 ^{er} septembre 2018
Périmètres Objectif : Faciliter la compréhension de la règle pour tous	Distinction des zones piétonnes et des zones non piétonnes	Homogénéisation des règles entre les deux périmètres
Tonnage Objectifs : Inciter à la sectorisation des livraisons, Préserver le patrimoine bâti	Tonnage maximal autorisé : 19 t	Tonnage maximal autorisé : 7,5 t Remarque : Dérogations de tonnage possibles au regard des spécificités commerciales – attribuées uniquement aux commerces alimentaires et de plus de 750 m ²
Horaires de livraison Objectif : Pour favoriser la cohabitation des modes en toute sécurité	Fin des horaires de livraison : 11 h	Fin des horaires de livraison : 10h30
Bonus-Malus Véhicules propres Objectifs : Inciter les livraisons en véhicules propres Interdire les véhicules de livraison les plus polluants	Pas de mesure	Au 1 ^{er} septembre 2018 Créneau horaire supplémentaire pour les véhicules propres autorisés 11h30 Interdiction des véhicules de livraison diesel sans pastille Crit'Air et Crit'Air 5 Au 1 ^{er} septembre 2019 Interdiction des véhicules de livraison Crit'Air 4 Sortie du diesel 2021

Ce type de mesures réglementaires doit amener le secteur économique à faire évoluer ses pratiques vers plus d'optimalité. Dans le cas de l'Eurométropole de Strasbourg, la collectivité a voulu associer les professionnels dans la mise en œuvre de la nouvelle réglementation. De manière générale, il demeure cependant difficile de mobiliser certains transporteurs pour les informer des changements afin qu'ils les anticipent. Les acteurs sont accaparés par l'exploitation au quotidien de leur entreprise. C'est notamment le cas des transports en compte propre, largement répandus chez certains commerçants qui assurent eux-mêmes leurs approvisionnements.

Il est à noter que plusieurs logisticiens majeurs ont déjà fait évoluer leur modèle de livraison du centre de Strasbourg pour s'adapter au nouveau cadre réglementaire. Plusieurs projets de consolidation de proximité et de mutualisation ont ainsi déjà vu le jour.

D'autres agglomérations du Grand Est réfléchissent, à des degrés divers, à mettre en œuvre des mesures plus ou moins comparables.

Les orientations nationales et même européennes vont dans le sens de progressivement – mais néanmoins assez rapidement – chasser les véhicules diesel des villes. Les collectivités, en particulier sur les territoires visés par un contentieux européen pour pollution excessive de l'air, vont donc être poussées à prendre des mesures restrictives. En outre, certaines voient de plus en plus l'intérêt d'optimiser la logistique sur leur territoire pour le rendre plus fonctionnel, agréable et attractif.

5 – Démarche « Objectif CO₂ »

L'ADEME et la DREAL, en charge du co-pilotage du Programme Objectif CO₂, présentent un point de la situation en Grand Est. Cette démarche d'engagement volontaire des entreprises du transport routier offre à ces dernières un cadre et un accompagnement pour les aider à réduire leurs émissions de gaz à effets de serre.

Objectif CO₂ comprend, en particulier, deux dispositifs complémentaires :

- la Charte, qui existe depuis 2008, et qui consiste, après réalisation d'un état des lieux, à un engagement sur 3 ans d'une entreprise qui s'engage à mettre en œuvre un plan d'actions, défini par elle-même, sur 4 axes (véhicule, carburant, conducteur, organisation) et à suivre et renseigner ses données d'activités ;
- le Label, qui n'existe que depuis 2016, et qui permet à l'entreprise de certifier, après un audit indépendant, que son niveau de performance environnementale est sensiblement meilleur que celui de la moyenne de ses concurrents (actuellement d'au-moins 5 %).



Bilan des entreprises engagées et des résultats obtenus

En Grand Est, 9 entreprises sont actuellement labellisées Objectif CO₂ représentant 1 791 véhicules et 2 040 conducteurs. Davantage d'entreprises sont engagées dans la Charte, du fait de l'ancienneté plus grande du dispositif, mais aussi de son caractère moins contraignant. Elles sont, en tout, 81 à être actuellement actives (auxquelles s'ajoutent 49 entreprises qui ont été mais ne sont plus engagées dans la Charte) soit 7 087 véhicules et 7 949 conducteurs.

Le détail des entreprises labellisées et chartées avec leurs noms ainsi que leur nombre par ancienne région, marchandises ou voyageurs, figure dans le diaporama de présentation en annexe.

La DREAL présente un bilan des bénéfices environnementaux d'Objectif CO₂ en Grand Est. Ceux-ci ont été évalués par agrégation des données d'activité des entreprises engagées. Cependant, ce bilan doit être interprété avec précaution, car il ne peut refléter tous les effets produits par Objectif CO₂ (optimisation des chargements des véhicules, des tournées, etc.) et ne peut tenir compte de tous les effets liés aux évolutions d'activité des entreprises (la nature de l'activité d'une entreprise a une influence en elle-même sur sa performance environnementale quels que soient les efforts qu'elle mène pour l'améliorer).

En faisant la différence entre les consommations de carburant réelles et celles qui auraient été attendues si chaque entreprise avait maintenu un niveau de consommation kilométrique moyenne sans amélioration, on obtient les résultats suivants :

- une économie par an d'environ 7 500 000 litres de carburant soit l'équivalent d'environ 22 000 tonnes de CO₂ évitées ;
- depuis le lancement de la démarche en 2008, une économie totale d'environ 48 000 000 litres de carburant soit l'équivalent d'environ 151 000 tonnes de CO₂ évitées.

Une brève présentation est également faite des actions que les entreprises signataires d'une Charte Objectif CO₂ ont choisi de mener dans le cadre de leurs engagements. Leur nombre est très variable d'un transporteur à un autre puisqu'il va de 4 (le minimum, car il faut au moins une action par axe) jusqu'à 13, avec une moyenne proche de 7. En outre, leur répartition n'est pas homogène. Il y a ainsi, en général, plus d'actions sur l'axe « véhicules ». L'action la plus fréquente est, en revanche, sur l'axe « carburant » et consiste en l'amélioration du suivi des consommations.



L'engagement dans la Charte Objectif CO₂ comprend aussi la fixation, par l'entreprise signataire, d'un objectif de réduction de ses émissions de CO₂. Il est extrêmement variable (de -0,4 % à -27,0 %) avec une moyenne autour de -5 %. Cet objectif est généralement atteint ou en phase de l'être à la fin des 3 ans d'engagement. Dans 39 % des cas, il est même dépassé.

 **Pour en savoir plus, se référer au diaporama de présentation complet annexé**

Animation ralentie de la démarche depuis début 2018

L'animation permet à la démarche de vivre : accompagner les entreprises pour mettre en œuvre leurs actions et suivre leurs performances, sensibiliser d'autres transporteurs pour les inciter à eux aussi entrer dans la démarche et agir pour réduire leurs impacts environnementaux.

Malheureusement, la vitalité de l'animation d'Objectif CO₂ en Grand Est est fortement retombée depuis le début de l'année 2018. Les causes en sont nationales et s'imposent à toutes les régions.

En effet, Objectif CO₂ a été structurée sous la forme d'un Programme à travers une convention signée en avril 2016 par le Ministère, l'ADEME, les organisations professionnelles, l'AFT et Total. Elle prévoyait un financement à hauteur de 61 % par Total dans le cadre des Certificats d'économies d'énergie ce qui a permis la mise en place d'un réseau structuré de chargés de mission de l'AFT dans l'ensemble des régions. Or, ce Programme a pris fin le 31 décembre 2017 en même temps que la 3^e période des CEE.

La ministre chargée des Transports a annoncé aux organisations professionnelles à l'automne 2017 qu'un nouveau programme poursuivant Objectif CO₂ serait mis en place pour la période 2018-2020. Cependant, celui-ci n'est aujourd'hui pas encore opérationnel et il est difficile d'estimer à quel horizon il le sera. En outre, les contours de ce futur programme ainsi que la structuration de son animation sont encore assez flous.

Il est toutefois prévu qu'il soit significativement élargi par rapport au Programme existant, puisque l'ADEME et le Ministère souhaitent qu'outre Objectif CO₂, il comprenne également Fret 21, qui est la démarche destinée aux chargeurs cherchant à réduire les impacts environnementaux de leur logistique, ainsi qu'un dispositif conçu pour les commissionnaires de transports et baptisé, pour l'heure, EV Com. Ce nouveau programme pourrait s'appeler EVE pour Engagements Volontaires des Entreprises. Des précisions sur son fonctionnement et son animation en région sont attendues

Ainsi, concrètement, l'appui de l'AFT en Grand Est (2 personnes ressources) s'est progressivement arrêté au premier semestre 2018 (avec fin de contrat ou missions réorientées pour les collègues de l'AFT). La DREAL et l'ADEME n'ont pas pu compenser cette absence d'animation.

En conséquence, les temps de traitement des dossiers pour un nouvel engagement ou la validation d'une période se sont significativement allongés. Par ailleurs, une entreprise a déjà choisi de reporter de plusieurs mois son engagement dans la Charte Objectif CO₂, faute d'accompagnement. Alors que 32 entreprises se sont engagées en 2017, seules 6 ont signé (ou sont sur le point de signer) la Charte depuis janvier 2018.

Les partenaires sont en attente du nouveau programme national pour envisager la relance de la démarche.

La FNTR souligne que beaucoup de transporteurs routiers font, par ailleurs, des efforts pour réduire leur empreinte environnementale sans pour autant s'inscrire dans la démarche « Objectif CO₂ », qu'ils perçoivent comme trop rigide. Néanmoins, elles ne bénéficient pas de la valorisation d'image de la marque du programme.

6 – Démarche partenariale « Mobilités d'avenir en Grand Est »

L'ADEME présente en quelques mots la démarche partenariale « Mobilités d'avenir en Grand Est » (MAGE) à laquelle participent l'ORT&L et plusieurs de ses membres et de ses partenaires : l'ADEME, la DREAL, la Région, la Direccte, le Pôle Véhicule du Futur.

Son objectif est de favoriser l'émergence de filières ou « écosystèmes » pour le développement des carburants alternatifs (BioGNV, Hydrogène...). Les moyens d'actions mis en œuvre sont le financement d'études et de l'animation au niveau régional (avec un événement par an).

Parmi les dossiers en cours dans la démarche MAGE sont cités :

- projet DINAMHYSE : porté par le PVF pour la création d'une filière hydrogène
- étude à Chaumont : opportunité/faisabilité de stations d'avitaillement GNV, H2...
- état des lieux mobilité électrique : GNV (Région), hydrogène (Direccte).

7 – Appels à projets ADEME en cours autour des transports



Un point est fait sur les appels à projets de l'ADEME qui sont en cours autour des sujets des transports :

- GNV/bioGNV – clôture le 06/07/2018
- PIA – Transports et Mobilité durable – Accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants (ADEIP) – clôture le 31/12/2018
- PIA – Expérimentation du Véhicule Routier Autonome – clôture le 29/11/2018
- AP Recherche – Logistique Urbaine Durable et livraison en Site Isolé – clôture le 09/07/2018
- French Mobility – clôture le 01/10/2018.

8 – Autres actions abordées

D'autres actions pourront être évoquées en prochaine réunion, et notamment réfléchir aux synergies possibles entre membres.

L'URTA mentionne que son Assemblée générale annuelle, fin juin, comportera la présentation à ses adhérents d'un autocar fonctionnant à l'hydrogène et des véhicules Scania au gaz.

9 – Perspectives

Cette première réunion de la Commission « Transports & Environnement » aura également permis à ses participants de mieux voir quels bénéfices il sera possible d'en tirer. Quelques minutes sont prises pour préciser davantage les finalités de cette nouvelle Commission et réfléchir à comment valoriser à l'ensemble de la communauté ORT&L mais aussi à l'extérieur les connaissances partagées en son sein et les échanges qui ont eu lieu.

Il est ainsi possible d'attendre de la Commission nouvellement créée les éléments suivants :

- partager pour mieux connaître et s'appropriier collectivement les enjeux environnementaux en lien avec les transports et la logistique, que ce soit sur les volets du changement climatique, de la qualité de l'air ou d'autres (impacts sur la biodiversité, par exemple), ainsi que sur les moyens d'y faire face tant s'agissant de l'atténuation des impacts que de l'adaptation aux changements ;
- identifier, dans une visée prospective, les enjeux émergents et les évolutions à anticiper concernant l'environnement et les transports ;
- partager, dans une optique de valorisation et d'émulation, les actions menées par la communauté ORT&L, leurs partenaires voire d'autres acteurs du territoire ;

- faire émerger des partenariats afin de démultiplier le développement des démarches et initiatives en faveur de la transition écologique des transports et de la logistique ;
- identifier les sujets à diffuser en matière d'enjeux et d'actions à l'interface entre les transports et l'environnement, d'une part, au reste de la communauté ORT&L (sujets de vigilance voire d'alerte à porter à connaissance des membres et des instances de l'association : AG, CA, groupes thématiques ou de projet...) et, d'autre part, à l'extérieur de celle-ci ;
- participer à consolider le programme d'actions de l'ORT&L : points à intégrer dans les actions menées ou prévues (enjeux, données, actions), travaux spécifiques à conduire, communications à faire (site web, lettre d'information, conférence publique, réunion interne, etc.).

La réflexion collective sur les objectifs de la Commission « Transports & Environnement » aura également fait émerger quelques remarques spécifiques, en particulier sur les moyens envisageables pour les atteindre.

Ainsi, les outils de communication numériques semblent être un très bon moyen pour assurer une large diffusion. Ces outils comprennent notamment le site Internet de l'ORT&L (dont la refonte est engagée justement dans ce sens) et un système de lettres d'informations.

Les connaissances identifiées et partagées à travers la Commission « Transports & Environnement » peuvent aussi trouver un bon relai de diffusion dans l'organisation de rencontres ouvertes à un public plus large permettant de mettre un focus particulier sur des expériences réussies de précurseurs pouvant faire exemple et inviter d'autres acteurs à s'engager plus activement dans la transition écologique.

Les trois réunions territoriales (sur le périmètre des anciennes régions) prévues d'ici la fin de l'année et à destination des professionnels du transport routier correspondent à ce format de réunions plus ouvertes. Il semble collectivement intéressant de les mettre à profit en ce sens et d'y valoriser certains éléments présentés ce jour.

L'ORT&L, via sa Commission « Transports & Environnement », peut aussi servir à identifier, mettre en lumière et **faire connaître des efforts du secteur des transports pour être plus vertueux environnementalement** qui aujourd'hui demeurent souvent relativement invisibles. Il en va notamment d'un enjeu d'image du secteur et de son attractivité, alors que beaucoup de personnes ont pour représentation principale des transports de la pollution et des nuisances et que les entreprises sont en peine pour recruter.

Par ailleurs, il semble intéressant de (re)développer les échanges avec d'autres ORT tant, d'une part, pour faire connaître les enjeux, connaissances et actions de l'ORT&L, de ses membres et du territoire que, d'autre part, pour connaître la situation dans les autres régions. Cela peut donner lieu à des collaborations mutuellement enrichissantes.

Dans le même genre d'idée, il peut être pertinent de mener une veille afin d'identifier les projets, les territoires et les acteurs précurseurs dans la transition écologique des transports et de la logistique. Sur notre territoire transfrontalier, il est d'autant plus pertinent qu'elle amène à être attentif à ce qu'il se passe également à l'étranger.

Enfin, même si la Commission « Transports & Environnement » a essentiellement vocation à s'intéresser aux enjeux et aux actions à la croisée des transports et de l'environnement, il n'en demeure pas moins que les données sont fondamentales pour caractériser les enjeux et contextualiser les actions. Atmo Grand Est et la DREAL sont particulièrement demandeurs sur le sujet. Cependant, les données, les indicateurs à produire et les publications à élaborer feront l'objet d'un groupe de travail spécifique et transversal à l'ensemble des thématiques afin d'assurer des productions cohérentes avec des méthodes coordonnées.

La prochaine réunion de la Commission « Transports & Environnement » est à prévoir au courant de l'année 2019.