

Lettre Info n°7

1. France Relance : 11,5 milliards d'euros dédiés aux Transports
2. L'Union TLF présente sa feuille de route pour accompagner les professionnels du Transport Routier de Marchandises dans la transition énergétique
3. Les lauréats de l'appel à projets 2020 « Fonds Mobilités Actives – Continuités Cyclables »
4. Les poids lourds en transit au droit de la métropole bordelaise



Précédemment :

1. Projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de La Rochelle
 2. TOPOS – Le réseau d'acteurs néo-aquitains spécialisés dans les solutions et services de mobilité intelligente
 3. Réglementation des engins de déplacement personnels motorisés (EDPM)
- [Consulter la Lettre Info n°6](#)

1. France Relance : 11,5 milliards d'euros dédiés aux Transports



Conformément aux priorités affichées par le Président de la République et le Premier ministre, plus de 10% des crédits du plan de relance sont dédiés au secteur des Transports. Ils doivent permettre de renforcer l'intermodalité, de poursuivre le désenclavement de nos territoires et d'engager une véritable transformation technologique de nos transports, vers des véhicules moins polluants.

Les 6 grandes priorités affichées pour le volet Transports de France Relance :

1 - Un soutien au secteur ferroviaire (4,7 Mds€) pour poursuivre les travaux d'amélioration de la qualité du réseau ferroviaire pour augmenter l'offre de trains. Il s'agit de poursuivre des investissements pour régénérer les voies et moderniser le réseau national le plus circulé, d'investir dans les lignes de desserte fine du territoire pour augmenter l'offre dans les territoires moins denses et mieux les relier aux zones urbaines, d'accélérer les travaux pour la qualité d'accueil dans les gares, redévelopper des offres de trains de nuit et enfin d'adapter le réseau ferroviaire pour développer le transport de marchandises.

2 - L'accélération des investissements pour les mobilités du quotidien (1,2 Mds€) : développer de nouvelles offres de service de transports collectifs dans les zones urbaines, développer des transports ferroviaires au profit des déplacements du quotidien dans les zones

les plus denses et accélérer les travaux d'aménagement de réseaux cyclables, sécurisés et efficaces.

3 - La poursuite de la conversion du parc automobile (2,7 Mds€) : aider les particuliers et les entreprises dans l'achat de véhicules plus propres, verdir le parc automobile de l'État, accompagner la transition écologique de la filière automobile...

4 - Le désenclavement des territoires par la transformation des infrastructures routières (500 M€) : accélérer la réalisation des projets inscrits dans les Contrats de Plan État-Région, mettre en place un réseau de bornes de recharges électriques, mettre en place des voies réservées sur les axes routiers nationaux...

5 - L'affirmation d'une priorité portuaire et fluviale (400 M€) : accompagner les investissements stratégiques dans les grands ports et leur verdissement, renforcer les infrastructures de sécurité maritime, rénover les canaux et voies navigables.

6 - Construire l'avion vert de demain (1,9 Mds€) : accompagner la transition écologique des entreprises de l'aéronautique, soutenir la recherche-développement...

[Le détail des mesures du plan "France Relance"](#)

Pour plus d'informations sur le [volet Transport](#) du plan de relance.

2. L'Union TLF présente sa feuille de route pour accompagner les professionnels du Transport Routier de Marchandises dans la transition énergétique

L'Union TLF présente sa feuille de route pour accompagner les professionnels du TRM dans la transition énergétique avec la fin de la commercialisation des moteurs à énergie fossile d'ici à 2040. Un objectif ambitieux à 20 ans dont la réussite impose cohérence et convergence des politiques énergétiques au niveau européen et français.

Un enjeu ambitieux et complexe

Contrairement aux idées reçues, les entreprises du TRM se sont mises en ordre de marche depuis longtemps en faveur d'un nouveau modèle environnemental. Le secteur représente moins de 7% de la totalité des émissions de CO2 alors qu'il assure en même temps près de 90% des flux de marchandises en France. Il est déjà engagé dans un processus de transition énergétique, notamment avec le programme EVE. Les prochaines échéances sont ambitieuses avec des objectifs chiffrés et validés par les pouvoirs publics tant nationaux qu'européens à savoir :

- - 15 % des émissions de CO2 à 2025 ;
- - 30 % des émissions de CO2 à partir de 2030 ;
- Arrêt programmé des moteurs à énergies fossiles en 2040 en France (2030 pour les pays d'Europe du Nord).

Derrière les objectifs, quel mix énergétique ?

Biogaz, hydrogène, électrique... la solution est dans le mix énergétique en fonction de l'usage et l'activité.

La transition du gas-oil (98% de l'énergie consommée à date) se fera progressivement et en s'appuyant sur des énergies diversifiées en fonction des usages :

- B7 => B100 et GNV + électrique => Biogaz + Hydrogène + électrique ;
- En fonction des volumes transportés et des distances... ;
- Disponibilité des technologies pour les groupes moteurs.

Des véhicules à énergies alternatives sont testés depuis quelques années par les différents constructeurs/transformateurs. L'intégration rapide des nouvelles motorisations dans les flottes et les exploitations est liée à 3 facteurs :

- Le modèle économique du véhicule exploité ;
- L'usage du véhicule : urbain, périurbain/régional, longue distance ;
- La disponibilité suffisante du réseau de stations d'énergies alternatives.

Cette conjugaison des 3 facteurs est un défi complexe qui n'est pas compatible avec des mesures intempestives et des changements de caps.

2040 se prépare aujourd'hui avec concertation et cohérence

Pour réussir la transition énergétique du TRM d'ici 2040, les 3 prochaines années seront déterminantes. Pour permettre les investissements nécessaires pour changer de modèle environnemental que doivent supporter les entreprises (renouvellement des flottes, nouveaux réseaux d'avitaillement...) tout en maintenant leur compétitivité, il va falloir une vision à long terme partagée.

Pour atteindre cet objectif, l'Union TLF appelle les pouvoirs publics – État et collectivités locales – à :

- Planifier une politique énergétique sur le long terme ;
- Organiser les conditions d'une vraie concertation entre les acteurs privés et publics dont dépend la programmation des investissements dans les infrastructures et les matériels ;
- Assurer à court terme une stabilité et une visibilité en matière fiscale et réglementaire pour l'ensemble de la profession.

« Le changement de modèle que nous sommes en train de réinventer à l'échelle du secteur est aussi ambitieux que redoutablement complexe. Afin d'atteindre l'objectif de neutralité carbone et réussir cette transition énergétique dans le TRM, tout se joue maintenant ! Cette réussite est d'abord conditionnée par le maintien de la compétitivité des entreprises pour leur permettre d'investir et d'intégrer de nouvelles motorisations mais aussi par la mise en place d'un dialogue stratégique public/privé. » déclare Eric Hémar, Président de l'Union TLF.

[La Note Union TLF « Quelle transition énergétique pour le Transport Routier de Marchandises \(TRM\) ? »](#)

À propos de l'Union TLF : <https://www.e-tlf.com>

L'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF) est l'organisation professionnelle représentant l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique.

Les entreprises adhérentes de l'Union TLF interviennent dans l'ensemble de l'organisation des flux de marchandises : transport routier, messagerie, logistique, livraison urbaine, multi-modal (ferroviaire, fluvial) et location de véhicules industriels. Les entreprises adhérentes de l'Union TLF représentent 28,87% des salariés du secteur et emploient 146 000 salariés.

L'Union TLF est membre fondateur de France Logistique, association présidée par Anne-Marie Idrac qui regroupe et coordonne l'ensemble des acteurs privés de la filière logistique française.

3. Les lauréats de l'appel à projets 2020 « Fonds Mobilités Actives – Continuités Cyclables »



Après un premier appel à projets lancé en 2019, le ministère de la transition écologique et solidaire a lancé en 2020 une nouvelle édition de l'appel à projets « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables ». Cet appel à projets a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables au sein des collectivités, pour les déplacements quotidiens des Français.

Lundi 14 septembre 2020, deux ans après la présentation du Plan vélo, Madame Barbara Pompili ministre de la Transition écologique, et Monsieur Jean-Baptiste Djebbari ministre délégué chargé des Transports, ont annoncé les lauréats de l'Appel à Projets « Fonds mobilités actives – Continuités cyclables ».

En région Nouvelle-Aquitaine, 21 projets (pour 10 en 2019) portés par 16 collectivités territoriales ont été retenus :

- Ville de Ruelle-Sur-Touvre (16) ;
- Communauté de Communes de l'île d'Oléron (17) ;
- Ville de Brive (19) ;
- Ville de La Souterraine (23) ;
- Bordeaux métropole (33) ;
- Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (33) ;
- Mont-de-Marsan Agglomération (40) ;
- Communauté d'Agglomération du Grand Dax (40) ;
- Communauté de Communes du Seignanx (40) ;
- Communauté de Communes Des Grands Lacs (40) ;
- Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques (64) ;
- Ville de Bayonne (64) ;
- Ville de Mouguerre (64) ;
- Communauté d'Agglomération du Niortais (79) ;
- Communauté urbaine du Grand Poitiers (86) ;
- Ville de Châtelleraut (86).

Au total, 5,2 M€ ont été attribués à ces projets dont le coût global s'élève à 17,4 M€, soit près de 30 % de subvention.

[Le lien vers le communiqué de presse du ministère de la Transition écologique](#)

[La liste des lauréats de l'appel à projets Fonds mobilités actives - Continuités cyclables 2020](#)

[La cartographie des résultats](#)

Exemple de réalisation en Nouvelle-Aquitaine

En 2019, le Grand Poitiers a bénéficié d'une subvention de l'État dans le cadre de cet appel à projets.

Le projet de liaison cyclable visait à créer une continuité cyclable sécurisée entre les communes de Mignaloux-Beauvoir et de Poitiers par l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large sur près de 1,1 kilomètre.



Inaugurée le 27 novembre dernier, cette piste permet une perméabilité cyclable importante entre les deux communes, en connexion avec la zone d'emplois et d'études des centres hospitaliers universitaires et du campus universitaire.

Afin d'évaluer sa fréquentation, un compteur vélo y a été installé.

Contact : direction.mobilites@grandpoitiers.fr

4. Les poids lourds en transit au droit de la métropole bordelaise

La région Nouvelle-Aquitaine est traversée par un des corridors européens de transit les plus importants entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord. Le nœud routier bordelais est un maillon majeur de cet axe, un passage obligé pour les poids lourds en transit. Il constitue également un carrefour important pour les poids lourds qui alimentent la région et la métropole bordelaise, participant ainsi au bon fonctionnement de l'économie régionale et locale.



Avec l'appui du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) Sud-Ouest et des gestionnaires des axes routiers structurants au droit de Bordeaux (la Direction inter-départementale des routes Atlantique, Atlandes et Vinci), la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine a mené une campagne d'observation des flux de circulation des poids lourds au cours des mois de janvier et février 2019.

Il ressort de cette campagne d'observations qu'un poids lourd sur deux qui emprunte la rocade de Bordeaux est lié à l'activité économique de la métropole bordelaise.

Les résultats sont disponibles sur le site de la [DREAL Nouvelle-Aquitaine](http://www.dreal.nouvelle-aquitaine.fr)

L'observatoire des trafics routiers Nouvelle-Aquitaine

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a mis en place un observatoire des trafics routiers régional dont l'objectif est de partager et valoriser les données relatives à la circulation routière en Nouvelle-Aquitaine.

Les données sont collectées auprès des gestionnaires routiers (les directions interdépartementales des routes, les concessionnaires autoroutiers, les Départements, la métropole bordelaise et plusieurs agglomérations). Pour les tronçons routiers structurants non équipés de stations de comptages, des trafics théoriques sont calculés en fonction de la typologie des voies par le Cerema Sud-Ouest pour les tronçons routiers non équipés de stations de comptage.

La [publication des données 2018](#) est disponible sur le site de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Publication réalisée dans le cadre de
Observatoire Régional des Transports Nouvelle-Aquitaine
Cité administrative, rue Jules Ferry – 33090 BORDEAUX
Directeur de la publication : Philippe Lapart
Comité de relecture : Bureau
Contact : Cindy Viard
Téléphone : 05 56 24 87 70 - 06 58 77 28 38
Courriel : ortnouvelleaquitaine@gmail.com
www.ortnouvelleaquitaine.fr

RÉGION
Nouvelle-Aquitaine

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE
*Liberté
Égalité
Fraternité*