



5^{èmes} Rencontres Francophones Transport Mobilité

Dijon, du 7 au 9 juin 2023

Session 07

Les mesures pour décarboner le transport de marchandise

Session proposée par :

Adrien Béziat, Chargé de recherche, UGE-AME-SPLOTT, adrien.beziat@univ-eiffel.fr

Martin Koning, Chargé de recherche, UGE-AME-SPLOTT, martin.koning@univ-eiffel.fr

Numéro spécial de revue projeté

Cahiers Scientifiques du Transport ou Recherche Transports-Sécurité

Texte de l'appel à communications

Indispensable à la vitalité économique des territoires, le transport de fret est également responsable de nuisances environnementales car il repose aujourd'hui largement sur les modes routiers. Ainsi, les dommages environnementaux causés par le transport de marchandises sont multiples (GES, polluants locaux, bruit) et concernent différentes échelles spatiales (locales, régionales, mondiales) ou temporelles (effets sanitaires de court terme ou contribution au réchauffement climatique).

Malgré ce constat général, il reste primordial de bien mesurer l'impact environnemental du transport de fret. Bien que des efforts aient été faits dans les dernières années, il est en effet notable que les données permettant de bien appréhender les flux de marchandises entre les espaces, de bien décrire les caractéristiques opérationnelles du transport de fret et, in fine, d'estimer convenablement ses multiples impacts environnementaux restent aujourd'hui loin de ceux du transport de voyageurs. Autrement dit, il convient de dépasser les « croyances » entourant les méfaits du transport de marchandises et de produire des connaissances empiriques à même d'éclairer la collectivité.

Après avoir apporté une réponse convaincante à cette première question, il convient de s'interroger sur les leviers à activer pour alléger l'emprunte environnementale du transport de fret. Si les politiques publiques tentent depuis plusieurs décennies de stimuler le report modal vers des modes non-routiers,

<https://rftm2023.sciencesconf.org>



force est de constater que ces actions ont été relativement peu opérantes dans le cas du transport de fret. Il convient donc de questionner la pertinence de ces mesures, d'identifier les points de blocage et, d'une manière alternative, d'identifier les options technologiques, organisationnelles ou réglementaires propres aux modes routiers qui permettraient de réduire leurs impacts environnementaux.

Cette session spéciale accueillera des contributions originales abordant - d'une manière préférentielle mais non exclusive - ces deux grandes thématiques. Les travaux pourront provenir de différents champs disciplinaires (géographie, économie, sociologie, ingénierie...), porter sur différentes échelles spatiales (urbaine, interurbaine, continentale, mondiale), différents horizons temporels ou différents types de nuisances environnementales. Par ailleurs, les propositions de communication pourront mobiliser des approches méthodologiques variées (allant des études de cas au couplage de modèles) et les contributions pourront consister à évaluer ex post des politiques publiques réellement mises en œuvre ou encore à faire émerger, dans une optique de prospective, des futurs possibles.

Mots clés (6 max)

Neutralité carbone, Total costs of ownership, co-bénéfices, report modal, sobriété, logistique