

NON CLASSÉ

L'OTRE reçue au Ministère de la Transition Énergétique

12 JUILLET 2022



Après avoir été longuement reçue à l'Hôtel de Matignon le 22 juin 2022 et au Cabinet d'[Olivier DUSSOPT](#), Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion de France les 5 et 7 juillet pour présenter dans le détail les [29 propositions qu'elle formule pour réussir le quinquennat pour le transport routier](#), l'OTRE poursuit son tour des ministères. C'est ainsi qu'elle a rencontré ce jour le Cabinet de Madame [Agnès PANNIER RUNACHER](#), ministre de la transition énergétique.

Après avoir rappelé l'attachement et sa détermination du secteur à s'engager dans les objectifs européens de décarbonation des transports routiers, l'OTRE a rappelé à la ministre que, pour répondre à la demande des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une large concertation à travers une « Task-Force », qui réunit l'Etat, les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens.

Ces travaux se poursuivent maintenant dans le cadre de l'article 301 de la Loi Climat et Résilience avec pour objectif l'élaboration d'une feuille de route décarbonation au plus tard au 1er janvier 2023 et dans la perspective d'une Loi de programmation énergie climat attendue pour le 1er juillet 2023. L'objectif de la feuille de route est de parvenir à une vision partagée entre les acteurs du secteur sur l'évolution du mix énergétique par segment de véhicules lourds d'ici la fin de l'année.

Dans ce nouveau cadre, l'OTRE a affirmé à la ministre la nécessité de la prise en compte des travaux de la task-force et des [conclusions intermédiaires](#) publiées par les organisations professionnelles. De nombreux freins ont d'ores et déjà été identifiés et ils auront des incidences sur la planification de cette transition qui devra impérativement s'inscrire dans des hypothèses crédibles et économiquement supportables. L'OTRE a rappelé notamment :

? Que la transition énergétique pour le secteur du transport routier engagera des ressources financières considérables, en investissements publics et privés, en subventions, impliquant un grand nombre de parties prenantes. Les transporteurs routiers ne pourront pas assumer seuls les surcoûts de la transition énergétique. Chaque acteur devra y contribuer, des constructeurs aux énergéticiens, de l'Etat aux chargeurs, sans oublier bien entendu les consommateurs eux-mêmes sous peine de menacer la pérennité des entreprises et de porter atteinte au dynamisme économique du secteur qui contribue à la croissance française.

? Que la disponibilité des différentes énergies alternatives permettant d'alimenter en masse une flotte de véhicules lourds dense n'amène, selon les fournisseurs d'énergie, pas de difficulté particulière. Il conviendra cependant d'acter que l'arrivée d'autres phénomènes conjoncturels et/ou géopolitiques peuvent bouleverser cette réalité tout comme ils peuvent avoir une influence sur le calendrier de la transition énergétique et sur les coûts (flambée sans précédent du prix de l'énergie, délais de livraison des camions...). Il convient d'ores et déjà de prendre en compte les conséquences à court, moyen et long terme de la crise sanitaire et du conflit russo-ukrainien. La Task-force doit être en mesure d'intégrer plus particulièrement la notion d'indépendance énergétique. En effet, il sera toujours difficile de se lancer dans un choix énergétique si nous ne maîtrisons pas les coûts de production de ces énergies.

? Qu'il est constaté une réelle problématique sur la capacité du réseau électrique à supporter une multiplication des raccordements de stations de recharge rapide pour véhicules lourds sur l'ensemble du territoire et sur les risques d'iniquité d'accès à l'électricité. Qui dit charge de nuit dit charge concomitante de plusieurs véhicules donc un appel de puissance conséquent pour les gestionnaires de réseaux de distribution. En conséquence, la maturité d'un réseau de recharge dense pour véhicules lourds ne semble pas envisageable au mieux avant 2040.

? Que l'analyse des éléments fournis par les constructeurs et les énergéticiens permet de confirmer que le diesel restera présent majoritairement pour la plupart des usages à minima jusqu'en 2040.

? Qu'étant rappelé que le B100 a été reconnu comme éligible à la Vignette Crit'Air 1 par arrêté du 11 avril 2022, face au déploiement accéléré de la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE) et en raison d'un réseau de distribution notamment électrique qui ne sera pas mature dans le même temps, le recours aux

biodiesels en usage exclusif et irréversible ainsi qu'aux biométhane (biogaz épuré), apparait comme une alternative pertinente de nature à augmenter significativement et immédiatement la capacité des transporteurs à contribuer à la transition énergétique.