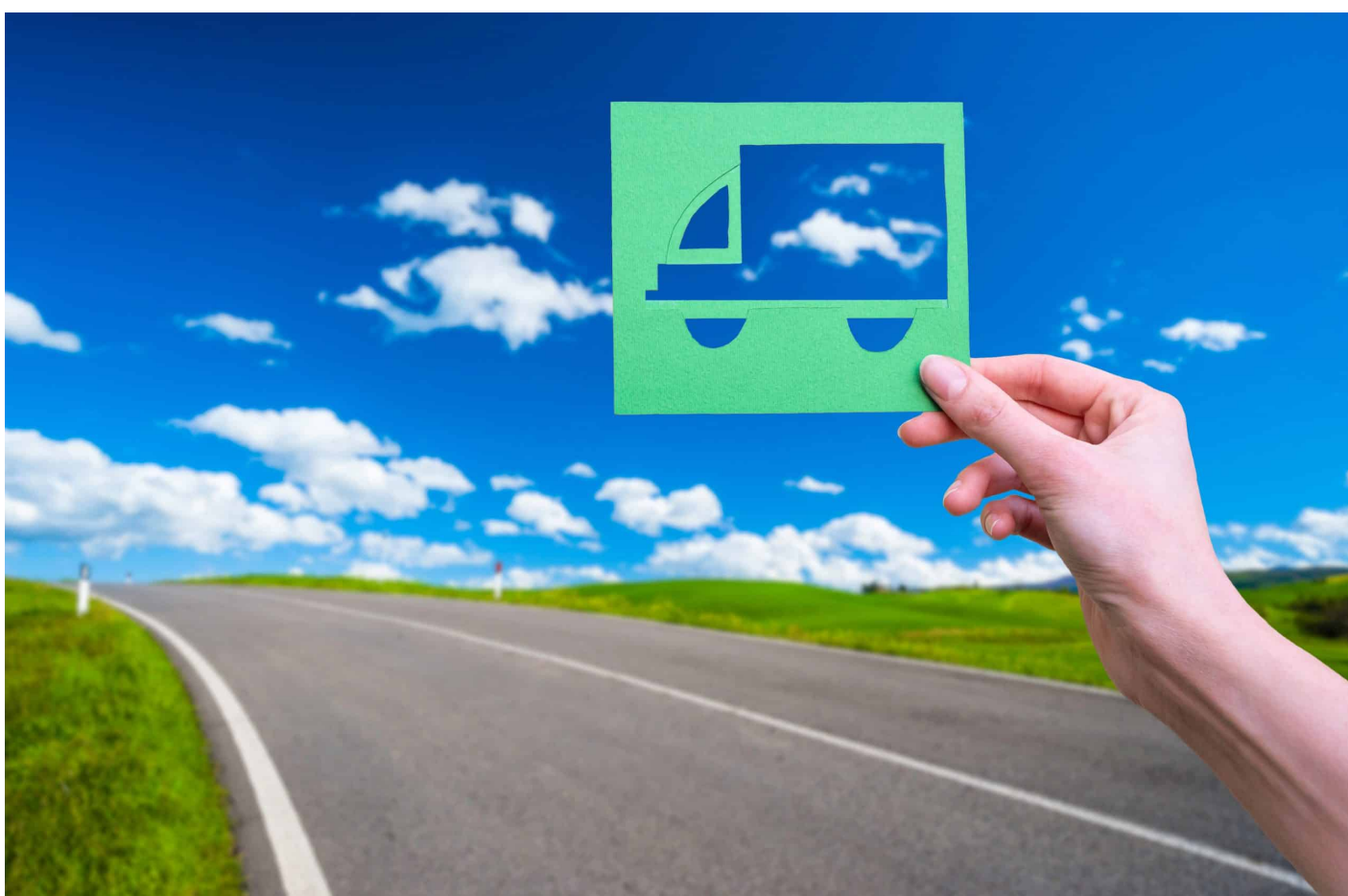


COMMUNIQUÉ

Position des Organisations Professionnelles du Transport Routier de Marchandises sur la feuille de route décarbonation remise au Gouvernement

24 MAI 2023



Pleinement engagés dans la transition énergétique de leur secteur, les acteurs du transport routier de marchandises représentés par la FNTR, l'Union TLF et l'OTRE se félicitent de la remise des travaux le 24 mai 2023 au Gouvernement. Ils insistent sur la nécessité de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Pour répondre à la demande initiale des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une « Task-Force » transition énergétique, sur une période de 18 mois. Une large concertation s'est tenue, afin d'établir un constat partagé entre l'ensemble des acteurs du secteur (transporteurs, constructeurs et énergéticiens). Ces réflexions ont permis ensuite d'alimenter les travaux d'élaboration de la feuille de route de décarbonation des

véhicules lourds prévus par l'article 301 de la Loi Climat et Résilience.

Ce mercredi 24 mai, les Organisations Professionnelles ont remis leurs conclusions et travaux préparatoires à Clément BEAUNE, ministre des Transports. Ils doivent permettre d'alimenter le futur plan d'action opérationnel, de la troisième édition de la Stratégie Nationale Bas Carbone

Le financement de la transition énergétique ne pourra pas être supporté par les seuls transporteurs

Il est primordial de préserver la compétitivité et la capacité des entreprises à investir dans la décarbonation. La transition énergétique du transport routier de marchandises impose la planification d'un plan d'accompagnement et d'aides massives et pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules et le développement du réseau d'avitaillement, pour les entreprises du secteur incluant les acteurs de la location de véhicules industriels.

Le verdissement des flottes et du fret

Afin de réussir la décarbonation du secteur, il est nécessaire de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages. Une trajectoire de décarbonation de la mobilité lourde concentrée massivement sur une seule énergie apparaît irréaliste et dangereuse

En effet, tout en prenant en considération la nécessité du maintien des moteurs diesel les plus performants à court et moyen termes, il existe à ce jour quatre solutions alternatives au Diesel pour une décarbonation par le verdissement des flottes : le GNV/BioGNV, l'électrique à batterie, l'hydrogène et les carburants liquides bas carbone.

Les travaux démontrent que si le verdissement des motorisations et des carburants est un levier important de décarbonation des véhicules lourds, il ne permettra pas à lui seul d'atteindre l'objectif de neutralité carbone pour le secteur en 2050.

Ce verdissement du fret est un levier qui ne doit pas être négligé. Au regard des projections des travaux, les potentiels de réduction d'émission de gaz à effet de serre par le verdissement des flottes et le verdissement du fret apparaissent d'égale importance, à horizon 2040.

La nécessité de poursuivre l'accompagnement du BioGNV

L'intégration du BioGNV dans le mécanisme de fiscalité carburant TIRUERT en 2024 permettrait d'encourager le BioGNV par rapport aux carburants fossiles (gazole et GNV) et ainsi de dynamiser une énergie alternative capable de contribuer, au niveau de la mobilité lourde, à la transition vers une économie plus verte et durable, tout en favorisant les investissements dans de nouvelles capacités de production de biométhane.

Une planification réaliste

La planification de la transition énergétique du transport routier de marchandises doit inclure simultanément un plan de développement d'une offre alternative de véhicules répondant à tous les usages, des réseaux d'avitaillement adaptés, un plan de développement du foncier logistique et un plan d'accompagnement financier.

La décarbonation du transport routier de marchandises nécessitera également d'agir sur cinq facteurs supplémentaires : l'évolution de la demande de transport de marchandises, le report modal vers des modes de transport moins carbonés tels que le ferroviaire et le fluvial, l'amélioration de l'efficacité énergétique des

véhicules et l'optimisation des chargements, et l'optimisation des distances parcourues.

En conclusion, les organisations professionnelles entendent être acteurs des travaux de planification et de révision de la Stratégie Nationale Bas Carbone et demandent la poursuite et le maintien d'une large concertation.

Retrouvez la note de position des Organisations Professionnelles : [cliquez](#)

CONTACTS PRESSE

FNTR : Camille MIKOCZY – camille.mikoczy@fntr.fr – 06 63 09 19 41

Union TLF : Agnès RINCE – arince@e-tlf.com – 06 07 09 17 07

OTRE : Samira BOUZAGHOU – samira.bouzaghoul@otre-direction.org – 06 34 32 17 67

[Télécharger le communiqué de presse](#)