

TASK-FORCE

Transition énergétique du Transport Routier de Marchandises

Conclusions des travaux établies par les Organisations Professionnelles
représentatives du secteur des Transport Routiers de Marchandises

(FNTR – OTRE – UNION TLF)



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



AVANT-PROPOS

En France, le transport routier de marchandises (TRM) joue et continuera de jouer un rôle central. Dès lors, la compétitivité des entreprises engagées dans une politique ambitieuse en faveur de la transition énergétique doit être soutenue.

L'efficacité de la mise en œuvre d'une transition énergétique pour l'ensemble du TRM à horizon 2050 repose sur un certain nombre de postulats :

- En 2050, l'outil principal de gestion des flux de marchandises en France restera le camion (75%). La neutralité carbone dans les transports de marchandises devra nécessairement passer par une politique axée sur le camion zéro ou faibles émissions ;
- Atteindre cet objectif ambitieux impose à chaque étape cohérence et convergence des politiques publiques et des stratégies privées, tant au niveau européen que français.

Pour répondre à la demande des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une large concertation à travers une « Task-Force », qui réunit les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens afin d'établir une convention entre l'ensemble de ces acteurs.

L'objectif des travaux de cette Task-Force est de parvenir d'ici l'été 2021 à une convention d'objectifs entre les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens visant à :

- répondre aux attentes des transporteurs de visibilité sur les choix et perspectives technologiques en termes de motorisation ;
- permettre de créer, par un processus itératif d'échanges, de nouvelles dynamiques en favorisant une vision commune à l'ensemble des acteurs sur les perspectives, orientations stratégiques, contraintes et priorités de chacun pour la poursuite de la transition énergétique du transport routier ;
- définir un ou plusieurs scénarios de décarbonation du secteur du transport routier de marchandises au plus tard en 2050 sur la base des usages des transporteurs (distribution urbaine, transport courte distance, transport régional et transport longue distance) ;
- fixer des jalons de court (2022-2025), moyen (2030-2035) et long (2040) termes en raisonnant par type de motorisation et segments de véhicules ;
- favoriser une vision commune sur les perspectives, orientations stratégiques, calendriers, contraintes et priorités de chacun pour la poursuite de la transition écologique du transport routier de marchandises.

Les travaux de la Task-Force ont été organisés en trois groupes de travail :

- Usages et mix énergétique ;
- Aspects économiques et TCO ;
- Offre des constructeurs et avitaillement.

ANALYSE SYNTHETIQUE DES TRAVAUX

Les Organisations Professionnelles du transport routier de marchandises tiennent avant tout à souligner l'implication des acteurs lors des travaux de la Task-Force. Ils ont été réalisés rapidement sur la base d'hypothèses nombreuses et innovantes.

Cependant, si celles-ci apparaissent riches sur les éléments liés à l'offre constructeurs, les aspects économiques et le calcul des TCO, les Organisations Professionnelles du secteur relèvent avec regret l'absence d'échanges sur le développement des réseaux de distribution.

Ce document synthétise les analyses et les conclusions des Organisations Professionnelles du transport routier de marchandises issues des échanges au sein des trois groupes de travail constituant la Task-Force.

1) Usages et mix énergétique :

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Contrairement au parc poids-lourds vieillissant pour compte propre dont la durée d'exploitation est longue [moyenne d'exploitation supérieure à 10 ans], celui du TRM est jeune [moyenne d'exploitation entre 5 et 6 ans]. Il est principalement composé de motorisations de norme Euro 6 et il représente environ 50% de la flotte globale des camions en circulation ;
- Des alternatives au diesel existent déjà et leur utilisation est croissante dans les entreprises. Elles se concentrent généralement sur les énergies gaz, biogaz (GNC et GNL pour les tonnages supérieurs à 19t) et les biodiesel (B100 ou HVO). Elles répondent à certains besoins des activités urbaines, de courtes distances ou d'activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ;
- Une offre réduite existe en électrique à batterie. Son utilisation se concentre sur certains usages urbains (livraison, bennes à ordures ménagères, porteurs 6x4 de 26t). Son développement à moyen terme apparaît réaliste ;
- Le parc poids lourds des entreprises du TRM est essentiellement affecté à une activité de transport régional ou de longues distances. Le mix d'usages pour un véhicule prévaut dans les entreprises. Cela signifie qu'un même poids lourd peut intervenir sur différents usages ;
- L'utilisation des motorisations électriques nécessite des temps de recharges longs pour une autonomie limitée. L'affectation de ce type de véhicules réduit sa flexibilité d'utilisation, et se limite à des usages restreints, comme la distribution urbaine en zone à forte densité de population.

2) Disponibilité de l'offre des Constructeurs et du réseau de distribution d'énergie :

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Le diesel restera présent pour la plupart des usages à minima jusqu'en 2040, notamment pour le transport régional et pour la longue distance, principalement pour les tonnages supérieurs à 26t et les plus de 40t (segment représentant la grande masse de la flotte) ;
- L'offre la plus fournie en motorisations alternatives et ce pour toutes les périodes étudiées, se concentre sur les segments des véhicules de moins de 26t, répondant généralement aux activités de distribution urbaine, voire de transport de courte distance, et certaines activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ;
- Les énergies gaz, biogaz et les biodiesels semblent apparaître à minima comme des énergies de transition avec une offre de distribution qui se densifie ;
- Les offres électriques et hydrogènes apparaissent comme des énergies en développement assez peu disponibles actuellement comparativement à ce qu'elles pourraient être dans le futur de plus long terme. Sans être exclusives, elles semblent constituer les énergies priorisées par les constructeurs ;
- L'offre électrique devrait pouvoir répondre technologiquement à l'ensemble des usages des transporteurs à partir de 2040. Mais l'offre de production en masse de ces véhicules est conditionnée dans le même temps par les constructeurs, à la mise en œuvre effective d'un réseau de distribution adapté,
- De plus, les échanges permettent de constater qu'il n'existe actuellement aucune programmation d'un plan de développement du réseau de distribution électrique et hydrogène. Il est évident qu'aucun réseau d'avitaillement répondant à un usage massif de poids lourds électriques et hydrogènes n'est envisageable au mieux avant 2040, voire bien au-delà. Cela constitue à l'évidence un important frein au développement de cette offre.

3) Aspect Economique et TCO

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Les TCO gaz, biogaz, biodiesel, diesel sont assez proches ;
- L'offre alternative électrique reste à un coût largement supérieur à celui du diesel, tant dans le prix d'acquisition des véhicules que plus globalement, dans son TCO. Dans des cas très limités (uniquement sur les VUL et les petits tonnages en courtes distances), le TCO est neutre voire positif ;
- Pour l'électrique et l'hydrogène, les scénarios demeurent fictifs car construits sur les bases hypothétiques du développement du réseau de distribution et de disponibilité des matériels ;
- L'offre alternative hydrogène est encore plus chère avec un TCO plus de 2 fois supérieur au TCO diesel, parfois presque 3 ;

CONCLUSIONS

Rappel : les travaux de la Task-Force ont pour objectif d'aboutir à une vision commune :

1. Sur l'effectivité du développement de l'offre de véhicules à motorisations alternatives au gazole d'origine fossile mis sur le marché,
2. Sur le déploiement des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie,
3. Sur les orientations stratégiques de la transition énergétique du transport routier de marchandises qui découlent des deux points précédents, dans le cadre d'un calendrier réaliste et économiquement viable.

Cet objectif ne peut être atteint que si l'offre constructeur, le coût de l'offre, et le réseau de distribution sont tous trois raisonnablement prévisibles et maîtrisés.

Première conclusion : à ce stade, la question du déploiement des réseaux de distribution n'a pas été traitée. Aucun enseignement pratique sur ce point ne peut être déduit des travaux menés par la task-force. Les constructeurs eux-mêmes conditionnent la production en masse de véhicules à énergie alternative à la mise en œuvre effective d'un réseau de distribution adapté, qui reste une inconnue.

Deuxième conclusion : La transition énergétique pour le secteur du transport routier de marchandises engagera des ressources financières considérables, en investissements publics et privés, en subventions, impliquant un grand nombre de parties prenantes. Elle ne peut se concentrer sur un seul opérateur, en particulier les transporteurs eux-mêmes.

Troisième conclusion : Les travaux de la Task-Force ne sont donc pas terminés. **Ils doivent se poursuivre avec pour objectif de compléter les résultats déjà obtenus sur les usages, le développement de l'offre des constructeurs, et les aspects économiques et TCO, par l'ouverture de travaux relatifs au déploiement des réseaux d'avitaillement en énergie.**

Dans les meilleurs délais, les transporteurs routiers entendent que les travaux à venir :

- répondent à la question de l'effectivité du développement des réseaux de distribution sur la base des jalonnements définis (2022-2025, 2030, 2035 et 2040) ;
- chiffrent le coût global de l'investissement dans la transition énergétique pour le secteur du transport routier de marchandises, et les modalités concrètes de son financement et prise en charge par les différentes parties prenantes.