

QUOI DE NEUF au think tank ?

WEBINAIRE DU 7 JUIN 2023

DÉCARBONER LE FRET D'ICI 2050 : MISSION IMPOSSIBLE ?



LES EXPERTS

Constance Maréchal Dereu, Directrice Générale de France Logistique

François Combes et **Martin Koning**, chercheurs à l'université Gustave Eiffel

Marc Lejeune, Directeur Business Intelligence de Renault Trucks

CONSTAT

Alors que le transport de marchandise pèse 10% des émissions de GES du pays, le report modal vers le train et l'électrification des camions sont présentés comme les deux principaux leviers pour décarboner massivement le transport de marchandises. Pourtant les expériences étrangères en matière de report modal incitent à la prudence quant à ses perspectives en France. Le plan très important sur le ferroviaire permettra-t-il de changer la donne ? Si l'on voit une augmentation significative des volumes en termes de voiture électriques qu'en est-il pour les camions ? Qu'en est-il aujourd'hui, quelles sont les technologies et leur maturité ?



LES POINTS CLES

POINT DE VUE DE FRANCE LOGISTIQUE

Les chaînes logistiques varient selon la typologie de produits transportés qui ont un impact sur : les véhicules utilisés et distances parcourues, rendant plus ou moins facile l'utilisation des solutions de décarbonation, notamment via un report sur le rail ou des véhicules électriques.

Les leviers d'actions pour décarboner les chaînes logistiques sont de quatre types :

- **La demande (T)** : L'évolution du transport de marchandises s'expliquant en premier lieu par l'évolution du système productif (industrie, construction) qui est générateur de multiples flux de matières premières ; une forte réindustrialisation de la France augmentera fortement les flux, en France
- **La planification territoriale (km)** : la bonne articulation maillage/massification des lieux de stocks/stops doit permettre d'optimiser le nombre de km et le remplissage des véhicules
- **Le report modal (V.km)** : les annonces du gouvernement le 23 mai sont positives tant en aides à l'exploitation qu'à l'investissement. Il faut les compléter par un travail sur l'attribution des sillons au fret, notamment dans le contexte des SERM
- **La motorisation des PL (CO2/V)** : Outre le maintien d'un mix énergétique, la réussite du déploiement des véhicules électriques suppose en priorité 1) des aides massives, simples et pérennes – aujourd'hui très insuffisantes 2) un déploiement coordonné des bornes, tant au dépôt qu'en itinérance – aujourd'hui au point mort

POINT DE VUE DE RENAULT TRUCKS

L'entreprise s'engage résolument vers l'électrification des camions, en visant 50% des ventes en électrique en 2030.

L'électrique présente des avantages importants en matière d'**efficacité énergétique**, de **diminution** très importante **des émissions, polluants, de coûts**.

Il présente aussi des **difficultés opérationnelles liées à l'autonomie, de coûts d'investissements, de possibles tensions sur des approvisionnements pour les batteries**.

En termes de déploiement, c'est sur la logistique urbaine qu'il faut d'abord porter l'effort puisque les autonomies requises sont plus faibles et les technologies matures, en particulier pour **la logistique relative aux chantiers qui pèse près de 20% des tonnes.km classifiées**.

D'ici 2025, la plupart des constructeurs proposeront des camions long-routiers avec 500 km d'autonomie, avec une possibilité de recharge rapide à midi par méga-chargeur pour atteindre 1000 km d'autonomie. Le déploiement des méga-chargeurs sur les routes est essentiel, et va être surveillé par l'Etat dans le cadre du plan européen sur les infrastructures pour carburants des alternatifs (AFIR).

POINT DE VUE DE L'UNIVERSITE GUSTAVE EIFFEL

On observe **une décroissance continue de la part modale du ferroviaire** pour transporter les marchandises en France, **de plus de 50% des tkm en 1960 à près de 10% au début des années 2020**, corollairement, notamment, à une baisse de la part des industries dans l'activité nationale.

Jouer sur l'offre d'infrastructure, les prix et les vitesses des alternatives ne saurait suffire. Il n'existe pas une offre ferroviaire uniforme en nature, mais **une variété de solutions** (wagon isolé, train complet, transport combiné, autoroutes ferroviaires), chacune caractérisée par son domaine de pertinence, suivant les quantités transportées, l'existence d'une flotte de véhicules dédiée, la localisation des origines et des destinations, les exigences de rapidité et de fiabilité des clients.

L'évolution de structure des chaînes logistiques françaises rend les chargeurs plus exigeants : il faut des systèmes de transport capables de déplacer des quantités de plus en plus petites, à une fréquence de plus en plus élevée.

Transporter des petites quantités dans de gros véhicules est possible, **à condition de massifier**. Or, la massification ne peut passer que par deux voies. **La première consiste à demander aux chargeurs de réduire la fréquence de leurs expéditions** : c'est compliqué, car cela leur demande d'accroître leurs stocks et de perdre une part de contrôle sur leurs chaînes logistiques, au détriment du niveau de service pour les clients et les clients des clients (en bout de chaîne : les consommateurs, qui sont particulièrement exigeants.) **La seconde voie consiste à transporter ensemble des envois expédiés par des chargeurs différents**. Sous une forme ou sous une autre, **il s'agit de mutualisation**.

En résumé, si l'objectif de report modal vers le ferroviaire ne peut être écarté pour transporter le fret en France, il est important de garder à l'esprit que le domaine de pertinence de cette option ne doit pas être surestimé, ce malgré une augmentation des sillons pour le fret ferroviaire. Les politiques publiques étant caractérisées par une limitation des ressources budgétaires disponibles, il faut enfin appréhender du mieux possible les coûts des différentes actions envisageables et les mettre au regard des bénéfices attendus et donc en réalisant en amont des analyses bien informées.

[Le replay et les présentations détaillées du webinaire sont disponibles sur le site de l'URF](#)