



Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N°264



L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) fédère plus de 3 500 entreprises opérant dans divers secteurs du transport routier en France, notamment le transport routier de personnes et les services de transport sanitaire, ainsi que le transport de marchandises et de logistique, le déménagement, et le transport de fonds et de valeurs. Essentiellement des TPE-PME - ETI, elles emploient plus de 105 000 salariés sur l'ensemble du territoire.

Contact : Hélène
QUEVREMONT
[helene.quevremont@otre-
direction.org](mailto:helene.quevremont@otre-direction.org)

Le point de vue de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

L'OTRE souhaite souligner l'écart entre la planification théorique très ambitieuse des documents de planification écologique et la réalité des contraintes rencontrées par les acteurs du transport routier. De nombreux freins ne permettent pas de concilier ces objectifs et la pérennité de ses entreprises membres.

Premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre en France, le secteur des transports doit se décarboner pour répondre aux enjeux du changement climatique.

Le transport routier est pleinement engagé dans sa décarbonation. L'OTRE est partenaire du programme EVE qui accompagne les entreprises dans la réduction de leur impact énergétique et environnemental dans leurs activités de transport et logistique.

En outre, l'OTRE a participé aux travaux de la Feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, remise aux ministres en mai 2023. Ces travaux, menés sur plusieurs mois par tout l'écosystème, ont mis en évidence que la décarbonation du transport nécessitait une planification et un financement important et qu'elle ne pourrait pas reposer sur une seule énergie. Ces travaux ont montré que la trajectoire envisagée par la SNBC 3 run1 était trop ambitieuse si les freins liés au financement des véhicules électriques et aux infrastructures de recharge n'étaient pas levés.

Plus que jamais, le maintien d'un mix énergétique composé des biocarburants, du biogaz et de l'électrique doit être garanti pour le transport routier.

Les transporteurs engagés dans une transition qui doit être réaliste, lisible et accompagnée

Maintenir un mix énergétique bas carbone

Pour les poids lourds et pour les autocars, la trajectoire de la SNBC suppose le développement du **véhicule électrique à batterie** dans des proportions majeures d'immatriculations dès 2030. Or, la maturité technologique de ces véhicules n'est pas complètement atteinte. L'offre actuelle ne répond pas encore à tous les cas d'usages. Ils ne représentent qu'1% des immatriculations en 2023 et 2024. En transport de voyageurs, l'offre d'autocars électriques est encore limitée.

Le **véhicule hydrogène**, quant à lui, n'est encore qu'au stade de développement, il ne sera pas disponible et compétitif à moyen terme et il est conditionné à la disponibilité d'hydrogène vert compétitif.

Ainsi, **pendant cette période de transition et pour ne pas retarder la décarbonation, il est nécessaire de favoriser l'usage des carburants non fossiles comme le biogaz ou les biocarburants.** Ces solutions matures, compétitives et accessibles, permettent de réduire immédiatement les émissions du transport routier.

Cela doit se traduire par l'accès à ces énergies pour le transport routier, une fiscalité adaptée et un message clair pour ces énergies de transition dans les documents de planification.

Accompagner le financement de la transition

La trajectoire de développement des véhicules électriques (véhicules utilitaires légers, poids lourds ou autocars) est très ambitieuse pour répondre à l'impératif climatique et aux objectifs de neutralité carbone pour 2050. Toutefois, deux freins majeurs à leur déploiement ne sont pas levés : **le financement et le déploiement du réseau de recharge.**

Accompagnement, planification et implication de tout l'écosystème sont indispensables.

Pour le financement, à ce jour, un camion électrique est 3 fois plus cher que le diesel. Les études de la Banque de France montrent que les très faibles capacités d'investissement des transporteurs sont insuffisantes pour opérer cette transition. Sans un plan d'accompagnement équitable, cette transition ne dépassera pas un faible pourcentage des parcs de véhicules lourds. Cela doit se traduire par **des aides à l'acquisition simples et accessibles**, sur plusieurs années.

Les batteries sont encore en plein développement technologique. Pour amortir leur surcoût, les transporteurs envisagent des usages plus longs, mais les incertitudes demeurent quant à leur durée de vie réelle, leur **obsolescence** et la **valeur résiduelle** des véhicules, élément clé dans les calculs de rentabilité.

En parallèle, il est primordial de **ne pas alourdir la fiscalité appliquée au gazole pour préserver la compétitivité et la capacité des entreprises à investir pour la transition.** En 2024, alors que 98% des poids lourds ont des motorisations diesel, le déremboursement partiel de la TICPE, prévu par la loi climat, ne

doit pas être mis en œuvre. Il entraînerait une perte de compétitivité face à la concurrence étrangère sans avoir aucun effet incitatif pour la transition.

Le **verdissement des flottes de véhicules utilitaires et de véhicules lourds ne doit pas faire l'objet d'une contrainte financière** telle que proposée dans la SNBC (p. 49). L'hétérogénéité des cas d'usages, la maturité encore relative de véhicules électriques, le financement des véhicules, l'accès à la recharge et les limites liées à l'autonomie des batteries ne permettent pas à toutes les entreprises de transformer leurs flottes au même rythme.

Enfin, le critère prix ne doit pas être seul critère de sélection. **Les donneurs d'ordre doivent être incités** par un système pollueur-payeur à participer à la décarbonation du transport qu'ils ont mandaté. **La transition ne pourra pas se faire sans un modèle économiquement supportable pour les transporteurs et pour les clients.**

Accompagner le déploiement des IRVE

Le second frein est la mise en place effective d'un réseau de recharge.

Cette planification doit inclure la recharge aux dépôts, à destination chez les clients et la recharge publique en itinérance.

Pour la recharge en itinérance, l'étude d'Enedis, Total et Vinci, en 2024, a montré que le déploiement des bornes pour les poids lourds implique le renforcement du réseau électrique estimé à 630 millions d'euros pour 12 200 points de recharge à horizon 2035. L'étude montre aussi que la transformation des places de parking suppose des travaux importants et qu'elle a des conséquences foncières. L'émergence de ce réseau de recharge adapté aux poids lourds contribuera

à la prise de décision des acteurs pour transformer leurs parcs.

La SNBC (p. 46 et 50) propose un soutien accru à l'installation des IRVE afin de garantir un accès homogène et économiquement acceptable pour tous.

Ce soutien doit se traduire par un **accès véritablement équitable à l'énergie en tout point du territoire**. Ainsi, quand un renforcement du réseau électrique est nécessaire au déploiement d'IRVE, celui-ci ne doit pas être à la charge exclusive du demandeur. La réglementation doit être adaptée pour que l'entreprise qui a besoin d'un renforcement de réseau ne doive pas avoir à supporter le surcoût lié à la mise à niveau de sa zone d'activité.

Enfin, les véhicules professionnels de moins de 3,5 tonnes, qui peuvent être amenés à utiliser la recharge publique en ville ou dans les zones moins denses, ont besoin d'un accès privilégié à un réseau de bornes de recharge rapide, dense, fiable et avec des tarifs transparents. **Avec un accès incertain à la recharge et sans visibilité sur le prix de l'énergie, les transporteurs ne peuvent pas estimer leurs coûts pour facturer le juste prix à leurs clients.**

Sobriété et optimisation en transport routier de marchandises

En parallèle au verdissement des flottes, la SNBC et la SDMP présentent de nombreuses mesures de sobriété et d'optimisation. Ces leviers doivent être encouragés. Les travaux de la feuille de route de décarbonation ont montré que les gains attendus étaient équivalents à ceux du verdissement des flottes à l'horizon 2040. **Maîtrise de la demande, réduction des kilomètres parcourus, optimisation des chargements ou report modal ne reposent pas seulement sur**

les transporteurs, c'est tout l'écosystème, avec les donneurs d'ordre, qui doit activer ces leviers.

Les livraisons du e-commerce

Le commerce en ligne et le choix du mode de livraison ont un impact toujours croissant sur le trafic de marchandises. Pour favoriser l'optimisation des chargements et la maîtrise des flux, **des options de livraisons plus responsables doivent être encouragées** afin que le consommateur soit informé des enjeux liés à ses choix.

La **livraison en points relais ou en consignes** dans les zones denses doit être privilégiée, car elle permet de massifier les flux vers un même point.

Livraisons et retours gratuits entraînent une multiplication des flux et sous-entendent que le transport n'a pas de valeur. **La fin de l'usage de la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente** permettrait d'induire des comportements plus vertueux des clients.

Report modal

Le report modal vers les modes massifiés (ferroviaire, fluvial) et vers les modes doux (cyclo-logistique) doit être encouragé dans leur complémentarité avec le mode routier.

C'est par leur compétitivité et leur performance que ces modes moins carbonés doivent se développer. Le mode routier étant complémentaire en pré et post-acheminement, il ne doit pas être pénalisé au titre de cette transition (SNBC p. 49).

Il en est de même pour favoriser le cyclo-logistique. Ce mode de livraison doux ne doit pas reposer sur les restrictions de circulation accrue du mode routier. **Le report modal se développera sur la base de la performance, de la compétitivité et de la complémentarité des modes pour les cas d'usages où ils sont pertinents.**

L'EMS comme outil de massification

La feuille de route de décarbonation remise aux ministres en mai 2023 montre l'intérêt de la massification notamment par l'usage des EMS (European Modular System). Ces ensembles articulés de 25,25 ou 32 mètres de long, déjà utilisés d'autres pays européens, permettent de massifier et donc de décarboner le transport. Sans augmentation de la charge à l'essieu, il a été montré que ces ensembles n'ont pas d'impact négatif ni sur la sécurité, ni sur l'usure des routes. Nous proposons qu'une expérimentation puisse avoir lieu, avec des itinéraires validés par l'administration, pour des flux de site à site, là où il n'y a pas d'alternative ferroviaire ou fluviale.

Sobriété et massification en transport routier de personnes

Encourager le report vers les modes massifiés

Les émissions du transport de personnes sont liées à l'usage de la voiture individuelle. En dehors des agglomérations proposant des réseaux de transport denses, le report modal de l'autosolisme vers les transports collectifs doit être encouragé. La mise en œuvre de cars express est rapide et elle demande un investissement modéré par rapport aux modes ferrés.

L'offre de transport routier de voyageurs par autocar doit être développée pour proposer des services qualitatifs et interconnectés.

L'aménagement des gares routières

Maillon essentiel de ce report modal, les **gares routières** participent à la baisse des émissions du transport dans sa globalité.

La création d'un réseau national de gares routières nous permettrait de rattraper le retard par rapport à nos voisins européens et d'encourager un mode massifié et accessible. Ces gares doivent être interconnectées avec les réseaux de transports en commun et avec des parking relais pour cette massification.

L'accès des personnes à mobilité réduite, une offre de service, de sécurité et d'hygiène 24 heures/24 permettra aussi de développer les liaisons de nuit, là où le train n'offre pas ce service.

Enfin, la rénovation et la modernisation des gares routières existantes doit constituer une priorité.

- Le maintien d'un mix d'énergies non fossiles pendant la période de transition,
- Un accompagnement financier pluriannuel,
- Un accompagnement au déploiement des réseaux d'avitaillement et l'accès équitable à l'énergie,
- Une incitation des donneurs d'ordre pour orienter leurs choix vers transports plus vertueux,
- Ne pas alourdir les contraintes pour ne pas entraver la compétitivité des transporteurs.

La décarbonation par le verdissement du fret :

Les travaux de la feuille de route ont clairement démontré que si le verdissement des véhicules est un levier important de décarbonation des véhicules lourds, il ne permettra pas à lui seul d'atteindre l'objectif de neutralité carbone. Le verdissement du fret par la maîtrise de la demande, le report modal, l'optimisation et la massification, ne doit pas être négligé. Son impact sur la réduction des émissions est équivalent au verdissement des flottes à horizon 2040.

Conclusion

La transition écologique est indispensable pour la préservation de la santé humaine et de notre environnement.

Les progrès encore faibles de la décarbonation du transport routier montrent que c'est un secteur difficile à décarboner. Tous les travaux de la feuille de route ont estimé des montants d'investissement à 53 milliards d'euros.

Nous estimons que la transition du transport routier nécessite les conditions suivantes pour réussir :

- Une planification claire et réaliste,