



Concertation nationale sur l'énergie et le climat



La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) a été créée en 1933. Il s'agit d'une organisation professionnelle qui a pour vocation de défendre les intérêts du transport routier de marchandises et de la logistique auprès des pouvoirs publics.

Elle représente 5 291 entreprises de toutes tailles (groupes, PME, ETI, TPE), de toutes spécialités, partout en France. Les TPE-PME (entreprises de moins de 250 salariés) représentent 97% des entreprises adhérentes à la FNTR.

Trois syndicats lui sont associés : la Chambre Syndicale du Déménagement, L'UNOSTRA et la

Le point de vue de la FNTR sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Dans le cadre de la concertation nationale sur l'énergie et le climat, la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) a élaboré ce cahier d'acteur pour partager ses observations et recommandations concernant les projets de Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC3) et de Stratégie de développement des mobilités propres (SDMP 3).

Sur le projet de SNBC 3 :

III - Présentation des premières orientations sectorielles de la future Stratégie nationale bas-carbone

Concernant les hypothèses du scénario de référence sur le report modal, la FNTR fait remarquer que le transport ferroviaire a chuté de 30 % en 1985 à 8,9% en 2023 %. En dépit des investissements réalisés en faveur du transport ferroviaire de marchandises depuis presque quarante ans, la part modale du fret ferroviaire ne cesse de diminuer. Les hypothèses présentées dans le scénario de référence apparaissent très ambitieuses et peu réalistes.

Concernant les hypothèses du scénario de référence sur l'électrification des PL, elle sont très ambitieuses. Pour rappel, les PL électriques représentaient 1,1% de part de marché en 2023 (553 immatriculations) et seulement 0,9% sur la période de janvier à août 2024.

Concernant les hypothèses du scénario de référence sur le recours au GNV/bioGNV, il est proposé de limiter le recours au GNV/BioGNV aux cas où l'électrification est impossible. Or l'optimisation la trajectoire de décarbonation, y compris en poussant l'essor de l'électrification, ne peut se résumer à un choix aussi binaire. En effet, au regard des objectifs de décarbonation européen, la France aura besoin de toutes les énergies. Les acteurs du transport de marchandises souhaitent massivement avoir la latitude de recourir à un mix d'énergies alternatives pour se décarboner. La FNTR déplore le non-respect du principe de neutralité technologique. L'électrique a un rôle clé à jouer, mais ne peut répondre à court terme à tous les usages des transporteurs. En outre, l'essor de l'électrique a vocation à remplacer des véhicules actuellement au diesel, et non à pénaliser les utilisateurs qui ont déjà adopté

une solution vertueuse comme le bioGNV. Marginaliser le bioGNV risque de freiner les investissements dans cette filière décarbonée et donc de ralentir son développement, sans pour autant que l'électrique en tire forcément bénéfice. La FNTR propose de remplacer la mention « là où l'électrification est impossible » par « en complément de l'électrification selon les cas d'usage » : Le BioGNV/GNV est complémentaire de l'électrification : sa présence ne ralentit en rien l'électrification, mais répond à d'autres usages particuliers et difficiles à électrifier.

Concernant les hypothèses du scénario de référence sur les carburants durables liquides, la FNTR fait remarquer qu'il s'agit (B100 et HVO) de technologies existantes et matures, permettant sans contrainte opérationnelle forte de réduire efficacement les émissions de gaz à effet (entre -60 et -90%).

Pour assurer la décarbonation du TRM, il est donc indispensable que ces technologies restent disponibles pour les transporteurs. Leur place dans le mix énergétique est primordiale pour initier la transition et répondre à l'ensemble des usages dans l'attente de la pleine maturité notamment des filières électrique et hydrogène.

Concernant le soutien à l'acquisition de véhicules électriques, la FNTR fait remarquer qu'en raison du différentiel actuel du coût d'acquisition entre les poids lourds thermiques et électriques, les aides à l'achat revêtent un rôle stratégique pour atteindre les objectifs de transition énergétique fixés par le projet de la SNBC3. Or, force est de constater qu'en dépit des enjeux environnementaux, économiques et industriels, le secteur du transport routier de marchandises fait face à une réelle instabilité des mécanismes de soutien pour l'électrification des flottes de poids lourds : mise en œuvre et suppression du bonus, lancement d'un premier appel à projets par l'ADEME, basculement de cet appel à projets vers un programme CEE. La

FNTR déplore ce manque de stabilité et de visibilité, véritable obstacle à l'investissement. Nous comprenons qu'en 2025 la fiche CEE sera le principal mécanisme d'aide pour les transporteurs pour électrifier leurs flottes. La FNTR insiste sur l'importance d'un soutien financier suffisamment incitatif pour l'ensemble des segments de poids lourds, porteurs et tracteurs. Par ailleurs, la mise en place « d'obligation de décarbonation » au niveau des donneurs d'ordre doit également être étudiée afin d'éviter un refus indirect de ces derniers à accepter l'évolution des conditions de réalisation et prix des transports.

Concernant les changements de modes de conduite, la FNTR rappelle que l'écoconduite est aujourd'hui largement pratiquée par les transporteurs et fait partie des programmes de formation initiale et continue des conducteurs routiers. Depuis 2000, la consommation de carburant en L / 100 km a baissé de - 15,1%.

Sur le projet de SDMP 3 :

Annexe I :

Concernant la mise en place des hôtels logistiques urbains (HLU), la FNTR souligne la nécessité d'impliquer en amont du projet les acteurs économiques dès l'étude d'opportunité mais également pour réfléchir à la localisation, aux accès, à l'aménagement de sorte à avoir des hôtels logistiques qui s'adaptent aux contraintes des entreprises de TRM

Concernant l'examen avec les filières des pistes possibles pour réduire le nombre de mouvements de marchandises en modifiant les processus de production, la FNTR fait remarquer que si l'objectif est de fluidifier

la chaîne de transport en limitant le nombre de déplacements d'animaux, les transporteurs n'y sont pas opposés.

Mais il faut tenir compte de la réalité du maillage d'abattoirs sur le territoire français. Par exemple, 33% des élevages de caprins sont situés dans la moitié Sud de la France et la filière caprine a très peu d'outils d'abattage sur le territoire et ils ont dû s'adapter à la situation depuis de nombreuses années. C'est un sujet central car les animaux sont essentiellement transportés vers les sites d'abattage. Le chiffre de 6 déplacements en moyenne dans la vie des animaux, nous paraît trop important et pour ce qui concerne les distances, cela dépend des espèces transportées. Selon les données de la Commission européenne, plus d'un tiers des voyages d'animaux vivants dans l'UE durent entre 8 et 24 heures. Pour les chevaux, les bovins, les ovins et les caprins, il s'agit de plus de 40 % des voyages. Pour près de 90% des volailles, les voyages durent moins de 8 heures.

Concernant la simplification et l'homogénéisation de la réglementation (circulation et stationnement) pour optimiser les trajets de transport de marchandises, lorsque cela est pertinent, la FNTR fait remarquer qu'elle est très favorable à la démarche DIALOG.

Concernant l'expérimentation du GART, le premier point essentiel à souligner, c'est que dans de trop nombreuses villes de France, les aires ou espaces de livraison sont notoirement insuffisants au regard des activités de livraison effectuées par les professionnels, la première action à mener est donc d'inciter les collectivités à augmenter le nombre d'aires de livraison.

Dans le cadre de l'expérimentation du GART, il est nécessaire de veiller à une homogénéisation entre les villes pour ne pas se retrouver avec un phénomène ZFE et des disparités de règles d'une ville à l'autre, difficilement lisible pour le transporteur.

La gratuité du stationnement doit être garantie pour les activités de transport de

marchandises et un temps de livraison suffisant.

Concernant l'expérimentation de nouveaux modèles logistiques, la FNTR indique que ces expérimentations doivent être menées en concertation étroite avec les acteurs économiques. Il pourrait être intéressant de donner des avantages aux entreprises ayant déjà entamées la transition de leurs flottes de sorte à encourager les autres dans cet effort.

Concernant la limitation des itinéraires des poids lourds et véhicules utilitaires légers (VUL) en ville à certains itinéraires (pour massifier) ou certains horaires la FNTR indique être défavorable à ce genre de mesure qui crée du report et donc de la congestion sur les axes voisins et n'est pas réaliste au vu des volumes à transporter. Si de telles limitations devaient se mettre en place, elles devraient être localisées dans un périmètre très restreint et donner lieu à un travail de réflexion en amont avec les parties prenantes économiques.

Concernant la massification du transport de marchandises, la FNTR fait remarquer que la massification via l'éco-combi ou European Modular System (EMS) n'est pas évoquée. Il s'agit pourtant d'un vecteur important de décarbonation mis en évidence dans la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds. L'éco-combi constitue un ensemble articulé composé d'un tracteur auquel sont attelés deux véhicules sans moteur. Il existe plusieurs combinaisons différentes :

Exemple :

- Un tracteur + une semi-remorque + une remorque, soit un ensemble de 25,25 mètres
- Un tracteur + une semi-remorque + une semi-remorque, soit un ensemble de 32 mètres

Sur le plan environnemental, l'éco-combi permet d'augmenter la capacité de chargement par véhicule par rapport à un

tracteur simple de 50% à 100% et donc de réduire les émissions par la baisse du nombre de kilomètres parcourus. Les transporteurs estiment que les gains en CO₂ par trajet peuvent varier entre 15% et 27% par tonne/km en fonction des motorisations. Sur la base d'un potentiel de généralisation de l'éco-combi à 15% du transport routier de marchandises, les réductions en émission de CO₂ pour le secteur s'élèveraient à entre 2% et 6% en fonction de la combinaison choisie et de la motorisation. Ce mode de transport présente également des externalités positives, comme la diminution de l'usage des routes ou la réduction de la congestion du réseau.

La FNTR propose donc d'intégrer l'expérimentation des éco-combis dans les développements techniques permettant de massifier davantage.

Sur le suivi des étapes de la mise en place du mécanisme de taxe pour l'utilisation du réseau routier par les poids lourds en Alsace, la FNTR rappelle qu'elle est fermement opposée à la mise en place de ces taxes régionales sur les poids lourds qui auront surtout pour effet de contribuer à l'augmentation significative des coûts de transport, ce qui pourrait nuire à la compétitivité des entreprises locales et augmenter les prix des produits. Ces taxes ne résoudront par ailleurs pas les problèmes de congestion et de pollution, car une grande partie du trafic est régional et ne peut être facilement déplacé vers d'autres modes de transport.

Concernant les différents leviers de décarbonation existant pour couvrir les différents cas d'usage, la SDMP 3 propose de réorienter le mix énergétique des PL en priorité vers l'électrification, avec une utilisation marginale de carburants alternatifs, pour les usages non électrifiables. Or, compte tenu de la forte diversité des usages, la FNTR fait remarquer que la décarbonation des véhicules de transport routier lourd de marchandises devra nécessairement

s'appuyer sur un mix énergétique structuré autour de différentes solutions alternatives en complément du diesel dans ses normes les plus récentes. Les véhicules électriques à batterie proposés à ce jour par les constructeurs offrent encore des autonomies relativement faibles. Cela signifie que leur usage est pertinent en distribution urbaine mais non adapté à la mobilité longue distance. Par ailleurs le coût d'acquisition de ces véhicules est aujourd'hui 3 fois supérieur à celui des véhicules thermiques dans un contexte où les capacités d'endettement des entreprises de transport sont limitées et ne peuvent supporter un triplement de la charge d'investissement. A ce titre l'étude ACSEL réalisée par la Banque de France sur la situation économique des entreprises du Transport Routier de Marchandises met en évidence qu'en 2023 :

- 40% des entreprises sont déficitaires ;
- 25 % des entreprises ont une capacité de remboursement supérieure à 7 ans

En parallèle, le BioGNV et les carburants liquides bas carbone sont aujourd'hui des technologies existantes et matures, permettant sans contrainte opérationnelle forte de réduire efficacement les émissions de gaz à effet. C'est pourquoi la FNTR fait remarquer que pour assurer la décarbonation du TRM, il est indispensable que ces technologies restent disponibles. Leur place dans le mix énergétique est primordiale pour initier la transition et répondre à l'ensemble des usages dans l'attente de la pleine maturité des filières électrique et hydrogène.

Concernant la mise en place d'un dispositif permettant aux donneurs d'ordre de contribuer au verdissement des flottes de poids lourds, la FNTR fait remarquer que les chargeurs, en tant que donneurs d'ordre jouent un rôle crucial dans la transition vers des solutions de transport plus durables. La FNTR souligne la nécessité pour les chargeurs d'avoir des objectifs en matière de transports décarbonés et propose la mise en place d'un

certificat de décarbonation à transmettre au client afin de pouvoir justifier que le transport a été effectué de manière décarbonée.

Sur la proposition visant à systématiser une modulation du tarif des péages autoroutiers en fonction de la motorisation (électrique vs thermique), la FNTR considère que cette proposition de n'est pas satisfaisante pour plusieurs raisons :

- La modulation tarifaire basée uniquement sur le type de motorisation pourrait pénaliser injustement les entreprises qui utilisent des camions thermiques, même lorsque ceux-ci sont alimentés par des carburants bas carbone (BioGNV, HVO, B100). Or ces carburants permettent de réduire très efficacement les émissions de GES (entre -60 et -90%).
- De nombreuses entreprises de transport ont déjà investi dans des technologies de motorisation thermique plus propres et plus efficaces. Une modulation tarifaire qui ne reconnaît pas ces efforts pourrait donc décourager les initiatives visant à utiliser des carburants alternatifs plus écologiques. Il est donc primordial de promouvoir une approche inclusive qui considère à la fois le type de motorisation mais aussi le type de carburant utilisé. Le véritable enjeu n'est pas le véhicule thermique en lui-même mais plutôt le carburant qui l'alimente.
- La FNTR propose donc plutôt d'étudier des mécanismes incitatifs qui récompensent l'utilisation de carburants / technologies bas carbone indépendamment du type de motorisation. Une réduction des tarifs pour les entreprises qui utilisent des carburants / technologies propres pourrait être une meilleure solution.

Concernant le renforcement du caractère environnemental du suramortissement pour les véhicules lourds la FNTR fait remarquer que cela pourrait se traduire par un soutien accru aux véhicules lourds zéro émission (électriques et hydrogène) mais aussi potentiellement par une réduction ou une suppression du suramortissement pour les autres motorisations comme le GNV et le B100 exclusif. La FNTR insiste sur le fait que la transition énergétique du secteur nécessite de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différents types de véhicules et d'usages. Une approche concentrée uniquement sur les véhicules zéro émission s'avère irréaliste et dangereuse. Une réduction ou une suppression du suramortissement pour les motorisations autres que celles dites « zéro émission » aurait pour conséquence :

- D'une part une augmentation des coûts pour les entreprises désireuses d'investir dans des véhicules propre : pour rappel le dispositif de suramortissement permet aujourd'hui une déduction exceptionnelle de 40% sur la valeur d'acquisition de ces véhicules.
- D'autre part, en rendant ces véhicules moins économique, de décourager les entreprises à se tourner vers des alternatives plus respectueuses de l'environnement ralentissant ainsi les progrès en matière de réduction des émissions de GES.

Annexe II :

Concernant la proposition visant à renforcer les objectifs de verdissement des flottes issus de la loi LOM, la FNTR fait remarquer que la trajectoire de verdissement, inscrite en 2020 dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), fixe déjà des objectifs très ambitieux que les entreprises, engagées depuis de nombreuses années dans leur transition environnementale, s'efforcent d'atteindre. Punir celles qui ne parviennent pas à

renouveler à temps leurs parcs constituerait un très mauvais signal envoyé aux secteurs :

- Le marché des véhicules électriques, en ce qu'il ne répond qu'imparfaitement aux besoins et aux usages des entreprises n'est actuellement pas mûr, autant en matière de performance technologique et opérationnelle que de disponibilités des matériels. Les coûts d'acquisition des véhicules restent en outre jusqu'à 2 fois plus élevés que leurs équivalents thermiques.
- La capacité d'endettement des entreprises de transport et du commerce de gros est limitée et ne peut supporter un doublement de la charge d'investissement.
- Les capacités d'avitaillement, condition rédhibitoire à la mise en circulation des véhicules électriques, sont insuffisantes pour assurer la confiance de leurs utilisateurs professionnels à les déployer à hauteur de la trajectoire fixée par la loi.