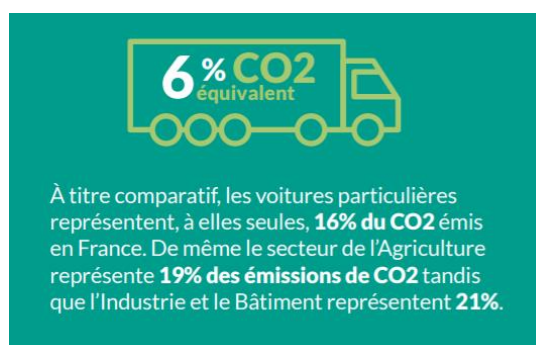


1. Une transition énergétique en marche

Les enjeux environnementaux sont au cœur des préoccupations des acteurs du transport. Ainsi, depuis, de nombreuses années, les transporteurs ont diminué leur empreinte carbone en se formant massivement à l'écoconduite et en optimisant les flux logistiques.

Pour 89% des marchandises transportées quotidiennement en France, les camions ne représentent que 6% des émissions totales de CO2 !



Les transporteurs pour compte d'autrui sont largement impliqués dans le renouvellement des flottes pour atteindre les plus bas standards en matière d'émissions de polluants.

La part de la norme Euro VI représente
près de 80 % des parcs tracteurs exploités en longue distance.



Norme Euro VI : réduction des émissions de polluants atmosphériques par rapport à la norme Euro 0

- Oxydes d'azotes (Nox) : -97.22% ;
- Monoxyde de carbone (Co) : -86.61% ;
- Hydrocarbures (HC) : -94.58% ;

- Particules (PM) : -97.22% par rapport à la norme Euro I

De nombreux transporteurs sont aujourd'hui engagés dans le dispositif Objectif CO2 du programme EVE 2. Ce programme est proposé par le Ministère de la Transition écologique et l'ADEME en partenariat avec ECO CO2 et les organisations professionnelles de la chaîne logistique.

Le dispositif Objectif CO2 permet d'accompagner les entreprises pour agir durablement sur leur impact environnemental et valoriser leur performance énergétique.

Il conjugue deux démarches complémentaires :

- Une démarche de progrès qui s'appuie sur la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de GES ;
- Une démarche de performance à travers la labellisation, basée sur le référentiel HBFA.

Ce programme permet l'économie de 829 000t/an de CO2e (399 000t/an pour le TRM).

Il convient par ailleurs de souligner que depuis le 1^{er} juin 2017, en application de l'article L.1431-3 du code des transports, toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transports utilisés pour réaliser cette prestation. Cette obligation a pour objectif de permettre aux clients d'orienter leur choix vers les transports les moins émetteurs.

2. La conversion énergétique des véhicules et les limites de l'offre.

En outre, les transporteurs routiers, de plus en plus nombreux, choisissent de s'orienter vers des motorisations alternatives : GNV et bio-carburants.

Cependant l'offre de véhicules à énergies alternatives n'est et ne sera pas suffisante dans les prochaines années pour proposer aux transporteurs des véhicules accessibles financièrement et en nombre suffisant.

Le Ministère des Transports le reconnaît lui-même et a initié une Task Force réunissant les représentants des transporteurs, des constructeurs et des énergéticiens ainsi que les administrations concernées afin que soit établi un constat partagé sur les solutions de décarbonation des véhicules de transport.

Les conclusions doivent être rendues au moins de juin. D'ores et déjà, les constructeurs ont annoncé qu'ils ne pourraient mettre sur le marché que 1000 véhicules électriques à fin 2022. Un véhicule électrique coûte aujourd'hui cinq à six fois le prix d'un camion diesel, avec une autonomie largement moindre et sans compter le coût prohibitif des installations nécessaires (des bornes de recharge, transformateur...)

La technologie hydrogène fondée sur un hydrogène décarboné n'est pas encore mature. Le prix du véhicule devrait quant à lui être multiplié par 7 par rapport au véhicule diesel.

Aujourd'hui, la transition énergétique engagée par le secteur porte principalement sur le recours au bio-carburant (B 100 et BioGNV) et sur le GNV.

Il est acquis néanmoins que les motorisations alternatives au diesel ne seront pas être produites en masse en 2022, ni en 2030. Il en est de même pour les infrastructures d'avitaillement ou de recharge.

Pour le GNV, les transporteurs ont participé au financement de nombreuses stations, et travaillent souvent en étroite relation avec le monde agricole qui crée des stations de méthanisation produisant du BIOGNV. Ce modèle est vertueux en termes d'économie circulaire.

Le bio-carburant B100 présente l'avantage d'être un carburant issu de la production agricole françaises de pouvoir être techniquement utilisable par tout véhicule diesel. Concernant les véhicules antérieurs à Euro VI : ils sont homologués d'office et peuvent donc utiliser immédiatement le biocarburant B100. Concernant les véhicules Euro VI, à l'heure actuelle, Scania, Renault, Volvo et Man ont déjà une gamme de véhicules homologués B100, tandis que DAF est en phase de développement sur le sujet. Ces véhicules, dans leurs versions homologuées B100, peuvent être achetées neuf sans surcoût significatif. Pour les véhicules Euro VI d'occasion homologables, un kit de modification moteur (ou « rétrofit ») peut être installé en tant qu'opération officielle dans le réseau du constructeur pour les rendre compatibles.

Il permet ainsi de façon simple et abordable, sans contrainte opérationnelle forte, de réduire fortement les émissions de GES (- 60% minimum en raisonnant du champ à la roue) et de certains polluants locaux et ainsi d'apporter une réponse immédiate aux problématiques de qualité de l'air en se substituant au gazole fossile.

Une condition de son déploiement serait de permettre que les camions roulant au B100 puissent accéder à la vignette Crit'air 1 en ZFE.

3. Engagés pour l'écoconduite

L'écoconduite est déjà intégrée aux cycles de formations obligatoires des conducteurs professionnels. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une attention particulière des transporteurs dans le cadre de la politique de réduction des GES et de consommation de carburant. En effet, la consommation de carburant pèse au moins 25% dans le budget d'une entreprise. Les entreprises ont donc un intérêt économique évident à diminuer par tous les moyens possibles la consommation de carburant. Pour cela, elles se fixent des objectifs très précis et développent de très nombreuses initiatives allant bien au-delà de l'obligation de formation comme la mise en place de moniteurs d'entreprises dédiés ou encore une prime conducteur directement indexée sur la diminution de sa consommation de carburant. Dans ce cadre, l'ajout d'une formation complémentaire ne s'avère pas pertinente et en deçà de ce que font déjà les transporteurs.