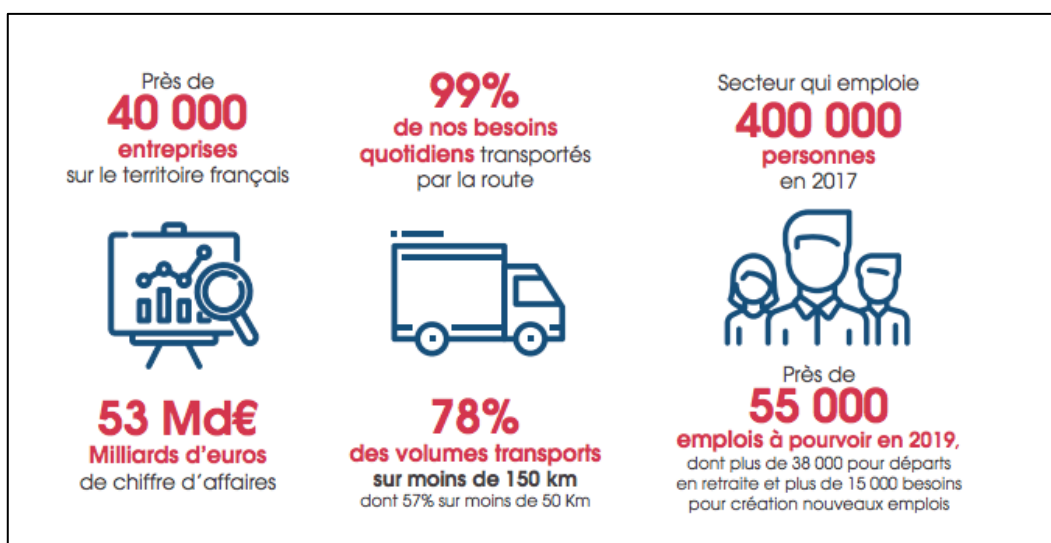


## Contribution de la Fédération Nationale des Transports routiers de marchandises en faveur de la transition écologique



### COMPRENDRE LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM)

Le Transport routier de marchandises (TRM) est un secteur indispensable à l'économie et à la vie quotidienne de nos concitoyens. 99% de nos besoins quotidiens viennent en tout ou partie par la route. Sans le TRM, aucun de nos besoins quotidiens ne pourraient être pleinement satisfaits. Par jour, le transport routier achemine **4,4 millions de tonnes de marchandises**. Il est même l'outil indispensable du recyclage de nos déchets !



**Le TRM est un acteur des territoires et un outil de leur prospérité** car il permet à toutes les zones du territoire national d'accéder aux marchés régionaux, nationaux et internationaux.

**Il assure le désenclavement des zones géographiquement défavorisées.** Le TRM contribue fortement à l'effacement des obstacles territoriaux et des inégalités spatiales. Transport de proximité, le TRM rend la consommation et la production possibles en tous lieux.

Par ailleurs, **le transport routier est essentiellement composé de TPE/PME** : 61% des entreprises ont moins de 10 salariés et 93% des entreprises ont moins de 50 salariés.

La localisation des entreprises de TRM est particulièrement marquée dans les zones fragiles. **Il contribue efficacement à freiner le déclin de ces zones et peut participer à leur revitalisation.**

Il convient qu'il soit enfin reconnu comme un moyen de répondre aux besoins du quotidien et comme un **facteur de lien économique et social des zones rurales** ou les plus éloignées et démunies en réseaux d'infrastructures. Il s'agit d'une mobilité fondamentale, clé d'égalité entre les territoires.

Selon l'enquête du transport de marchandises en ville, **en Île de France, chaque habitant génère en moyenne l'équivalent de 25 tonnes de fret par an** soit l'équivalent d'une semi-remorque par habitant.

Chaque habitant génère en moyenne l'équivalent de 25 tonnes de fret par an soit l'équivalent d'une semi-remorque par habitant.

**La demande de transport de marchandises progresse de 1,5 % environ chaque année** (en tonnes) notamment dans sa partie BtoC avec le développement du e-commerce. Et cette tendance va s'accroître dans les années à venir, notamment en matière de logistique urbaine.

Si le report modal en faveur du rail ou du fluvial est très souvent appelé de ses vœux par l'opinion publique et les politiques, il demeure souvent peu adapté à la réalité des échanges en France (moyenne de 130 kms) et très coûteux. En effet, la multi-modalité implique des ruptures de charge qui compliquent les flux, exigent de nombreuses infrastructures adaptées, davantage de manutention, etc. Enfin, il exige la massification et la durabilité de la marchandise, ce qui le rend peu pertinent pour le transport de certaines marchandises. Cependant, le transport routier reste le premier client notamment du transport combiné.

Pour toutes ces raisons, le transport routier reste et restera le principal vecteur des échanges, évidemment en BtoB mais de plus en plus en BtoC.

**Aussi, il est un acteur incontournable d'une mobilité durable et c'est pourquoi la transition énergétique se fera non pas « sans » mais bien « avec » le transport routier.**

La lutte contre le réchauffement climatique ne se fera pas « contre » ou « en dépit » du transport routier mais bien avec le secteur et l'ensemble de ses acteurs.

Les transporteurs routiers en sont bien les premiers conscients comme le démontrent leurs multiples engagements de long terme sur le sujet.

## DES ENGAGEMENTS FORTS DU SECTEUR

---

### OBJECTIF CO2 – PROGRAMME EVE : L'ENGAGEMENT DES TRANSPORTEURS ET DE LA FILIERE

Depuis plus de 10 ans, l'adoption du programme « Objectif CO2- les transporteurs s'engagent » démontre l'engagement fort du secteur en matière de réduction des émissions de GES et de polluants. Ce programme a déjà permis la réduction de 2 millions de tonnes de CO2. **Le secteur TRM connaît une véritable mue environnementale.** Elle se poursuit aujourd'hui dans le cadre du **Programme EVE** qui intègre l'ensemble de la supply chain, créant ainsi une émulation collective de l'ensemble des acteurs concernés.

CE PROGRAMME PERMET  
LA REDUCTION DE 1  
MILLION DE TONNES DE  
CO2 PAR AN.

### DES FLOTTES MOINS POLLUANTES EN FAVEUR DU MIX ENERGETIQUE

#### 1 L'éco-conduite

L'éco-conduite est une conduite plus douce et plus intelligente qui permet de limiter la consommation de carburant et les émissions de CO2. L'éco-conduite, largement pratiquée par les transporteurs, nécessite un rappel régulier des bonnes pratiques, qui viennent compléter les différents outils mis en place au sein de l'entreprise.

L'éco-conduite permet de réduire de 5 à 10% la consommation de gazole. En 10 ans, la consommation de carburant a baissé de 9 %.

A noter : la consommation d'un 44 tonnes est de 28 litres aux 100 kms alors que pour une voiture d'une seule tonne, on consomme entre 7 et litres aux 100 kms. Toute proportion gardée, une voiture consomme 12 fois plus de carburant qu'un camion.

#### 2. La massification de la marchandise

La massification des marchandises contribue à la diminution du CO2 rejeté par tonne de marchandises transportée dans la mesure où elle réduit le nombre de véhicules en circulation. C'est notamment la raison pour laquelle aussi bien les pays nordiques que les Pays-Bas ont

autorisé les Eco-combi afin d'augmenter les volumes transportés sans forcément augmenter le poids. Une initiative qui contribue à la réduction des émissions de CO2 et sur laquelle les professionnels souhaitent à tout le moins qu'une expérimentation puisse être menée en France.

### 3. Des motorisations diesel de moins en moins polluantes

**La majorité des poids lourds est aux normes Euro V & VI** les plus récentes et les plus performantes. La consommation de carburant se réduit d'année en année (moins de 28 litres aux cent kilomètres pour un véhicule de 44 tonnes contre 6 litres pour 100 kilomètres pour une voiture de 1.5 tonne).

En 2018, 69% du parc de poids lourds est à la norme Euro VI. Cette norme implique une réduction significative des émissions polluantes générées, de 0,13 particules (g/kwh) pour la norme Euro III à 0,01 particules (g/kwh) pour la norme Euro VI.

Le secteur du transport routier a fait des efforts considérables pour réduire son empreinte environnementale.

En 25 ans, les rejets de gaz polluants émis par ce secteur ont été réduits de 80 % !

#### **A NOTER :**

**LE GREEN DEAL PREVOIT AU NIVEAU EUROPEEN  
UNE NOUVELLE NORME EURO VII.**

Enfin, certaines énergies dites de transition pourraient apporter d'autres solutions sans changement de motorisation mais elles demeurent extrêmement coûteuses et sans modèle économique viable établi : le carburant parafinique GTL, le Biocarburant HVO, etc.

### 4. Les carburants alternatifs

La FNTR est très attachée à la notion de mix énergétique et qui devra s'adapter à chaque véhicule et usage. Cela suppose des choix stratégiques clairs de la part des pouvoirs publics en cohérence avec la R&D des constructeurs et le développement des infrastructures notamment d'avitaillement. Enfin, cette réflexion devra nécessairement s'intégrer à l'échelle européenne du Green Deal et ne peut pas se restreindre à un périmètre national.

- **Le GNV/BioGNV**

Aujourd'hui, le **GNV / BioGNV est la principale alternative mature** en matière de carburants alternatifs pour les camions. Par rapport au diesel, le **GNV génère – 25% de CO2 et même 80% de CO2 en moins concernant le BioGNV** si l'on tient compte de l'ensemble du cycle de la production à la consommation de l'énergie.

Au cours des 4 dernières années le parc de poids lourds GNV a fortement augmenté. Cette progression est de 112% en 2017 et de 78% en 2018.

Au cours des 4 dernières années le parc de poids lourds GNV a fortement augmenté. **Cette progression est de 112% en 2017 et de 78% en 2018.** Afin de permettre leur avitaillement, le nombre de station GNV progresse également. En 2020, il est prévu 250 stations sur le territoire national. Cette hausse du parc GNV est notamment le fruit de la volonté des transporteurs de s'engager dans la réduction de leur impact sur l'environnement.

Le déploiement du Bio GNV issu de la méthanisation des déchets (issus de l'industrie agro-alimentaire, de la restauration collective, d'exploitations agricoles, d'ordures ménagères, ou encore de boues de stations d'épuration) est, par ailleurs, **un vecteur puissant de l'économie circulaire** ce qui renforce encore son intérêt en matière écologique et économique.

- **Motorisation électrique**

A ce jour, la motorisation électrique n'est adaptée qu'aux courtes distances et périurbains pour des véhicules légers. Ils n'existent pas de 44 tonnes électriques.

- **Hydrogène & piles à combustible**

Grâce aux progrès de la technologie de l'électrolyse, l'Hydrogène peut être produit de façon décarbonée, économique et contribuer aux objectifs que la France s'est fixée en matière de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants et de réduction des consommations d'énergie fossile.

Mais aujourd'hui, aucun camion hydrogène n'est encore en circulation. De plus, cette solution reste intéressante dans le cas de la production de bio-hydrogène qui n'est pas non plus d'actualité.

D'autres points pourraient également être l'objet d'études plus approfondies pour contribuer à la réduction des émissions de CO2 : **améliorer l'aérodynamique des véhicules**, introduire de nouvelles normes comme la norme ISO 24468 « **empreinte carbone des opérations de transport** », etc.

- **MAIS des transporteurs routiers dépendants de l'offre de véhicule et du réseau d'avitaillement**

Contrairement à la voiture, plus aucun camion n'est aujourd'hui produit par une entreprise française. Le développement de l'offre de véhicule se fait donc en totale déconnexion avec la stratégie nationale en matière de transition énergétique. Aujourd'hui, cela pose deux problèmes majeurs.

En premier lieu, une offre insuffisante de la part des constructeurs avec ses stratégies totalement opposées en matière d'énergie et des coûts par véhicule très élevés.

En second lieu, il n'y a pas de politique publique coordonnées avec l'offre de véhicule pour faire correspondre le maillage d'avitaillement aux nouveaux véhicules.

Il faut donc élargir cette offre et proposer des infrastructures adaptées.

Les organisations professionnelles du secteur du transport routier de marchandises se sont en ce sens engagées dans **la démarche Transport Decarbonisation Alliance** (TDA). TDA est une coalition internationale regroupant de nombreux pays, des villes et des entreprises unis en faveur d'une décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050. Les fédérations françaises représentant les professionnels du transport routier ont notamment signé un appel en faveur d'une accélération de la production de véhicules de fret zéro émission et de l'extension plus rapide des gammes de véhicules mises sur le marché. En réponse aux autorités européennes, nationales et locales qui renforcent les exigences environnementales des véhicules routiers, mais aussi aux attentes de leurs clients, cette initiative atteste de leur engagement dans la transition énergétique en faveur d'un transport routier plus durable, réduisant toujours plus ses externalités négatives.

## DES RESULTATS PROBANTS !

---

90% des marchandises sont transportées par la route et les camions ne représentent que 5,7% du total des émissions de CO2 en France.

Aujourd'hui, 90% des marchandises sont transportées par la route et les camions ne représentent que **5,7% du total des émissions de CO2 en France**. Ce rapport démontre, contrairement à bon nombre d'idées reçues en la matière, une performance énergétique très forte du secteur. En dehors de la question climatique, il faut savoir également que les camions ne représentent que 1,2% des particules fines émises en France. **Ces chiffres, sont les chiffres officiels du CITEPA et du Ministère de la Transition écologique et solidaire (juin 2019).**



Forts de ces résultats, les transporteurs continuent de s'engager en faveur de la transition énergétique et la profession est force de proposition en la matière.

C'est d'ailleurs la FNTR, aux côtés des autres organisations professionnelles de la branche, qui a proposé au gouvernement un contrat de transition énergétique avec notamment comme points clés :

- La reconnaissance du caractère stratégique du secteur en matière de transition énergétique
- L'importance de l'investissement pour diversifier le mix énergétique disponible et assurer un service d'avitaillement adapté sur l'ensemble du territoire

### **TAXE CARBONE ? VIGNETTE ? LA FISCALITE AU SECOURS DU CLIMAT ? LA FAUSSE BONNE IDEE !**

En 2019, le Gouvernement a décidé d'augmenter la fiscalité sur le gazole professionnel pour financer les infrastructures en utilisant notamment des arguments environnementaux pour faire cette mesure.

Cette mesure est typiquement une fausse bonne idée. Pourquoi ? Elle ne va pas faire diminuer le nombre de camions sur nos routes mais simplement rendre moins compétitives les entreprises françaises. Résultats : autant de camions, mais n'appartenant pas à des entreprises françaises. D'autre part, cela grignote les marges de nos transporteurs qui doivent pourtant trouver des ressources pour financer leur transition énergétique... C'est le cercle vicieux.

**La fiscalité ne fonctionne pas, l'approche incitative oui !** Des exemples concrets et probants l'ont déjà montré comme l'augmentation du parc GNV grâce aux dispositifs fiscaux incitatifs et au suramortissement pour les entreprises.

De même, certaines régions ont mis en place des aides comme Auvergne-Rhône-Alpes qui permettent d'accompagner le secteur dans cette transition. Mais ce n'est pas le cas de toutes les régions et de fortes disparités existent. Le Grand Paris propose une aide mais l'Île de France non !

Et en matière de contribution au financement des infrastructures, le mode routier dans son ensemble génère près de 40 milliards de recettes soit l'équivalent du budget de la défense, soit 4 fois celles de l'écologie, développement et mobilités durables. **Sur ces 40 milliards, le TRM génère 7 milliards soit 18% des recettes alors qu'il ne représente que 6,3% de la circulation routière en France.** Avec des dépenses nationales et locales de 13 milliards pour les routes, le mode routier est globalement contributeur net de 26 milliards !

Le remboursement partiel de la TICPE n'est en rien une niche fiscale. L'instauration d'un gazole professionnel a pour objet d'éviter les distorsions de concurrence qui résultent notamment des écarts de taxation de carburants au sein des différents états européens. Toute hausse de cette fiscalité pénalise donc en premier la compétitivité des entreprises françaises.

## EN CONCLUSION – NOS PROPOSITIONS

La Fédération promeut le principe d'un mix énergétique toujours davantage diversifié, qui répond aux enjeux prioritaires du réchauffement climatique et de la pollution de l'air, tout en permettant une indépendance nationale accrue en matière énergétique.

Cela suppose notamment de :

1. Construire une politique de mobilité durable avec les acteurs de la profession
2. Avoir des choix politiques clairs et des investissements en conséquence.
3. Inscrire cette politique dans une échelle européenne en particulier dans le Green Deal
4. Disposer d'une offre de véhicules diversifiées et adaptées à chaque usage
5. Disposer d'un maillage territorial d'avitaillement suffisamment dense et cohérent
6. Favoriser l'émergence d'une production massive de BioGNV en relation avec les territoires et notamment avec des techniques issues de la bio méthanisation des déchets agricoles dans le cadre d'une économie circulaire source nouvelle d'indépendance énergétique au niveau local et, dans de nombreux cas, de nouvelles sources de financement publics
7. Proposer une fiscalité incitative qui accompagne le secteur dans sa transition aussi bien sur l'acquisition de véhicules (suramortissement, prime à la casse, crédit d'impôt) que sur les énergies utilisées dans les moteurs (plus l'énergie est verte et renouvelable plus elle est détaxée).
8. Disposer d'un cadre fiscal et réglementaire cohérent, global, de long terme donnant aux opérateurs économiques la visibilité nécessaire pour piloter leur stratégie d'entreprise en matière de transition énergétique
9. Interdire la mention « livraison gratuite » afin de redonner son coût économique et même symbolique au transport.
10. Maintenir les aides de l'État au coup de pince pour le transport combiné.
11. Réaliser une expérimentation sur les véhicules Eco-combi