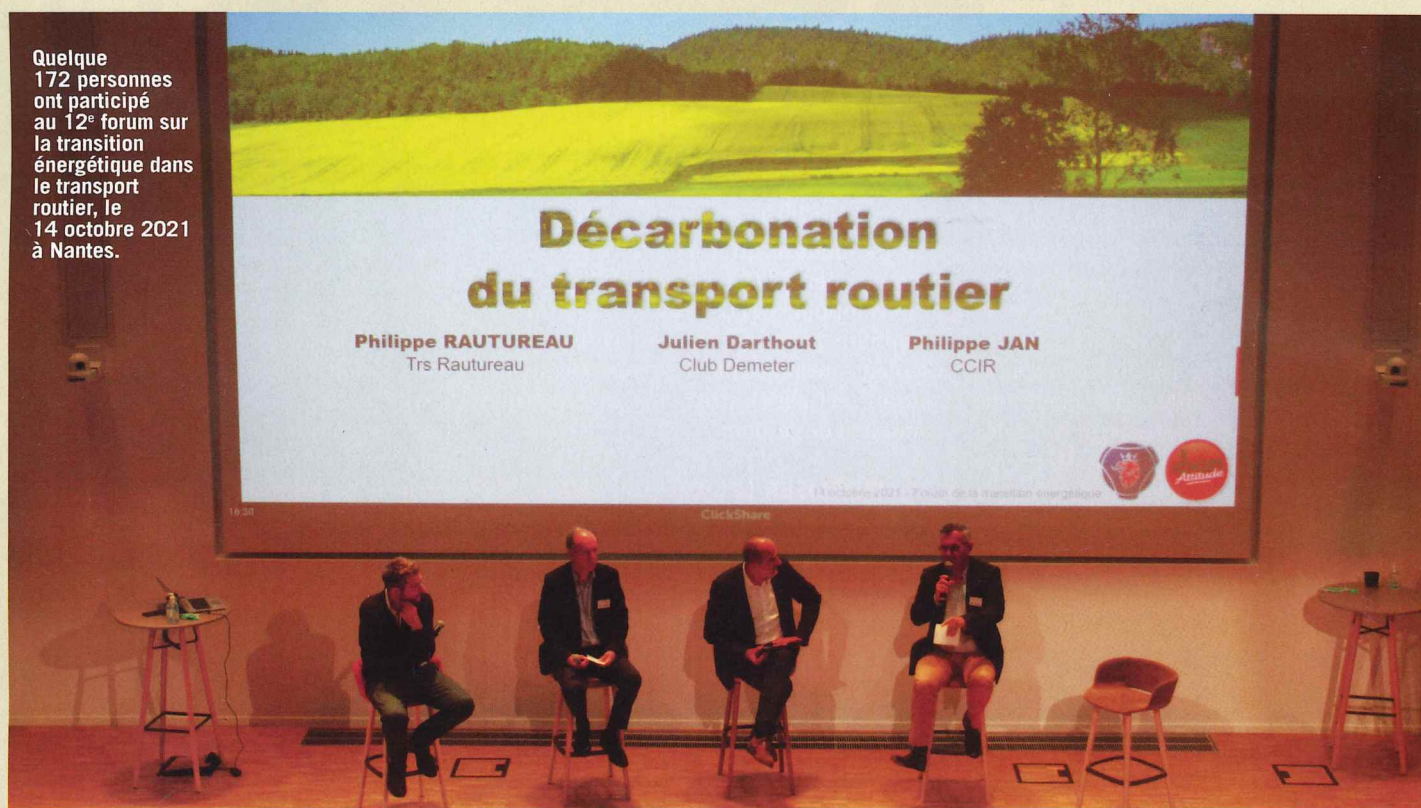


FORUM DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

« LA DÉCARBONATION EST INCONTOURNABLE! »

La décarbonation des transports est impérative pour atteindre la neutralité carbone en 2050. C'est le message adressé aux 172 participants du forum sur la transition énergétique dans le transport routier, le 14 octobre dernier à Nantes (Loire-Atlantique). Si l'événement a été l'occasion de donner des éléments d'analyse et de prospective, il a aussi passé en revue les solutions alternatives au diesel « pour agir ici et maintenant ».



Les chiffres diffusés lors du forum rappellent que le challenge est d'ampleur. Le cap fixé par l'accord de Paris en donne un aperçu : contenir le réchauffement climatique à 1,5 °C et diviser par six les émissions de CO₂ d'ici à 2050. Si la neutralité carbone est effectivement amorcée, son rythme reste insuffisant pour atteindre les objectifs fixés. « Il conviendrait, tous les ans, de réduire les émissions de CO₂ de 2 %. Pour le moment, elles augmentent de 6 %*. Nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire », confirme Gilles Baustert, directeur communication chez Scania France qui a co-organisé cet

événement avec la Dian, distributeur de la marque suédoise dans le Grand Ouest. Celui-ci souhaitait « donner des éléments objectifs d'analyse et de prospective pour avoir une vision globale, permettre aux transporteurs et chargeurs d'évoluer dans leur stratégie ». Mais aussi de répondre à la question : « Quelles solutions pour agir ici et maintenant ? », complète Éric Chopot, à la direction générale de la Dian.

Cette 12^e édition, qui a réuni quelque 172 participants, a ainsi mis en lumière les enjeux actuels du secteur en matière de transition énergétique (économiques, sanitaires, indépendance énergétique...) dans un contexte de

pression réglementaire. Le règlement européen impose une réduction de 15 % de l'intensité carbone des poids lourds neufs à horizon 2025 et de 30 % d'ici à 2030. Au niveau national, la loi climat et résilience impose notamment la création d'une zone à faibles émissions (ZFE) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici à la fin 2024, ce qui représentera 33 nouvelles ZFE-m.

Lors de ce forum, un objectif non négligeable est notamment ressorti : la décarbonation du transport routier à l'horizon 2050 est « incontournable, irréversible et absolument urgente ». Qui dit décarbonation, dit solutions techniques alternatives au diesel.

« Nous devons nous tourner vers d'autres énergies : les biocarburants (biogaz, bioéthanol, B100, XTL), les véhicules 100 % électriques, ou hybrides rechargeables, et l'hydrogène », complète Pascal Crestin, chef de produit camions chez Scania France. Mais il n'est pas toujours simple d'y voir clair et de faire un choix. Certaines technologies sont matures alors que d'autres ne sont toujours pas produites.

La Dian s'est donc lancée dans une analyse comparative à partir de trois critères : la production (capacité, lieu), la distribution (disponibilité en station, stockage sur site) et l'usage (technologique, surcoût à l'achat, suramortisse-

YANNIG RENAULT

DIRECTEUR TECHNIQUE DE DELANCHY TRANSPORTS

« NOUS AVONS OPTÉ POUR LE GAZ SANS TROP Y CROIRE. AUJOURD'HUI, NOUS AVONS 50 VÉHICULES »

Tester des solutions techniques, c'est l'une des philosophies de Delanchy Transports, qui disent mener « une politique volontariste » sur l'environnement. « Notre ambition est de participer à tous les projets mis en œuvre par les constructeurs et les fournisseurs d'énergie », indique Yannig Renault, le directeur technique, selon qui un transport décarbonné est « un élément différenciant ». C'est en 2016 que l'entreprise a misé sur le gaz « sans vraiment y croire car nous n'avions pas de visibilité ». Aujourd'hui, une cinquantaine de véhicules utilisent cette énergie. Concernant l'hydrogène, l'entreprise a travaillé sur un premier prototype en exploitation et recevra en janvier prochain une semi avec un groupe froid alimenté à l'hydrogène. Aujourd'hui, « il faut que tout le monde avance, que chacun fasse un effort sur une partie de son parc. Par exemple, pour les camions électriques à batteries, il faut absolument que les constructeurs réussissent à en vendre pour continuer de faire des développements et permettre aux transporteurs d'avoir un retour sur la durée de vie et l'utilisation ».

F. F.



ment possible, autonomie, revente du matériel).

Parmi ces solutions, l'hydrogène se présente comme une possibilité pour le mix énergétique. « Mais ce sera lent et coûteux », souligne Christophe Danel, référent technique avant-vente et solutions alternatives chez Dian Scania. Et d'ajouter : « Le transport routier à l'hydrogène va devoir relever plusieurs défis (technologique, économique, financier et d'exploitation) avec trois grands

enjeux : la production d'hydrogène vert, la maturité de la technologie et de son écosystème et l'acceptabilité économique », un châssis hydrogène coûtant cinq à sept fois plus cher que son homologue diesel, compare-t-il.

L'ÉLECTRICITÉ, ÉNERGIE DU FUTUR ?

Scania dit être davantage convaincu par les véhicules 100 % électriques. Le constructeur suédois estime que 10 % des véhi-

cules vendus seront électriques en 2025. Un chiffre qui grimpera à 50 % en 2030. Le consultant Patrick Pélat est persuadé que l'électricité va prendre une place prépondérante dans la décarbonation. En témoigne, notamment, l'accélération des ventes de véhicules électriques à l'échelle de l'Europe : « 3,3 % en 2019, 10,2 % en 2020, probablement 13 % cette année. » Mais cette dynamique génère des interrogations liées au poids et au coût élevé des batteries, ainsi qu'au rythme de déploiement des bornes de recharge et de l'autonomie pour le fret longue distance. « Il faudrait des batteries de 1 200 kWh pour 700 à 800 km d'autonomie ainsi que des bornes de recharge à très forte puissance (750 kW à 1 MW) ou moins puissante (150 à 250 kW) mais en très grande densité pour la recharge de nuit sur les

parkings. » Parmi les options novatrices, une se distingue : les autoroutes électrifiées par caténaires (electric road systems, ou ERS), rails au sol ou induction. Une telle solution permettrait notamment « des batteries plus petites sur les camions. » Elle est également « très efficace en matière d'émissions CO₂eq dès l'horizon 2030 ». C'est « coûteux à l'investissement - cela représente plusieurs dizaines de milliards d'euros pour la France - mais économique à l'usage », met en évidence Patrick Pélat, selon qui le déploiement des ERS ne pourra se mettre en place sans « une décision paneuropéenne ».

TEXTES ET PHOTOS : FLORENCE FALVY

* La part des émissions de GES du transport routier est passée de 12,4 % en 1990 à 19,5 % en 2018.

PHILIPPE RAUTUREAU

PRÉSIDENT DES TRANSPORTS RAUTUREAU

« IL FAUT SE LANÇER ! »

« Si vous avez un client prêt à jouer le jeu, il faut y aller. Si ce n'est pas le cas, il faut y aller quand même car il y a des solutions à mettre en place. Il ne faut pas laisser d'autres décider pour nous. Raison pour laquelle, chez Rautureau, nous voulons être multi-énergies [gaz, électricité, B100, gazole] », s'est expliqué Philippe Rautureau, qui n'a pas attendu pour s'engager dans la voie de la décarbonation. Dès 1989, le transporteur a déployé les premières formations à l'écoconduite, avant de s'engager dans la charte Objectif CO₂ en 2010, de décrocher le Label CO₂ cinq ans plus tard et d'investir dans les carburants alternatifs. Aujourd'hui, l'entreprise vendéenne dispose d'un parc de 111 véhicules, dont sept alimentés au biogaz.

F. F.

