

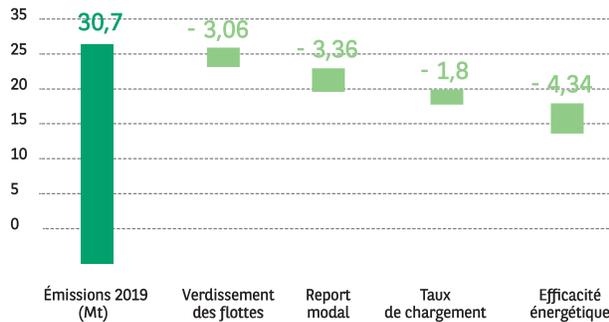
UN DOCUMENT MULTISECTORIEL, UN EXERCICE STRUCTURANT

DANS LE CADRE DE LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE, LES REPRÉSENTANTS DE LA FILIÈRE POIDS LOURDS ET LES POUVOIRS PUBLICS ONT CO-CONSTRUIT LA FEUILLE DE ROUTE DE DÉCARBONATION DE LA FILIÈRE « VÉHICULES LOURDS », QUI REPOSE SUR SIX LEVIERS CONCRETS :

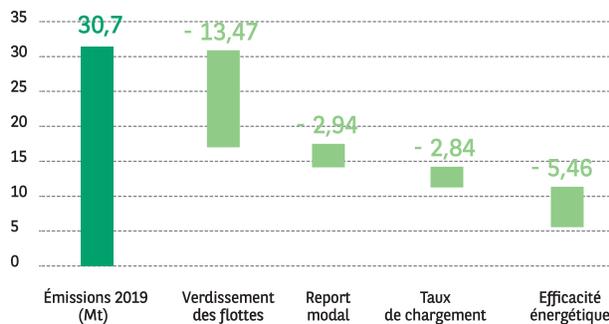


IMPACT DANS LE TEMPS DE CHACUN DES LEVIERS SUR LES ÉMISSIONS

BAISSES DES ÉMISSIONS EN 2030



BAISSES DES ÉMISSIONS EN 2040



Source : feuille de route de décarbonation de la filières « véhicules lourds »

QUATRE ACTIONS PRIORITAIRES ONT ÉTÉ IDENTIFIÉES AFIN DE FAIRE DE LA STRATÉGIE UN SUCCÈS.

01

Construire un cadre économique et financier propice à l'accélération de la transition énergétique du transport routier.

02

Coordonner le déploiement des bornes électriques et de stations d'avitaillement.

03

Accompagner le changement.

04

Garantir la production des énergies décarbonées qui seront utilisées dans les motorisations.

AU-DELÀ DU SIMPLE
CONSTAT, L'OBJECTIF
DU GROUPE DE TRAVAIL
A ÉTÉ DE POSER LES CONDITIONS
DE DÉPLOIEMENT DE CHACUNE
DES ÉNERGIES

RÉSEAU
D'AVITAILLEMENT
ET DE RECHARGE
EN ITINÉRANCE
ADAPTÉ

CONDITIONS
ÉCONOMIQUES

DISPONIBILITÉ
DE L'OFFRE
CONSTRUCTEUR

DES VISIONS CHIFFRÉES

La pierre angulaire de ce travail concerne la substitution progressive des poids lourds diesel par des poids lourds à carburant alternatif, nous offrant une vision projetée du futur parc.

HYPOTHÈSES DE TRAVAIL DE PARTS DE MARCHÉ DES ÉNERGIES AU SEIN DES IMMATRICULATIONS DE POIDS LOURDS NEUFS

	2020	2025	2030	2035	2040
DIESEL	97 %	73 %	50 %	34 %	2 %
GNV	3 %	20 %	25 %	30 %	39 %
ÉLECTRIQUE	0 %	7 %	22 %	27 %	45 %
HYDROGÈNE	0 %	0 %	3 %	9 %	14 %

Une vision « coûts », reprenant les investissements requis pour le renouvellement des véhicules, et le déploiement de l'avitaillement alimente l'étude.

ÉNERGIE	D'INVESTISSEMENT POUR LES VÉHICULES (VS ÉQUIVALENT DIESEL)	D'INVESTISSEMENT POUR L'AVITAILLEMENT	TOTAL
GNV/BioGNV	7,3 M€	4,6 M€	11,9 M€
ÉLECTRIQUE	12,8 M€	10,7 M€	23,5 M€
HYDROGÈNE	12,2 M€	4,9 M€	17,1 M€
CARBURANTS LIQUIDES BAS CARBONE	PAS DE SURCÔÛT	NON ÉVALUÉ À CE JOUR	

Enfin, une vision « TCO » à court et moyen terme nous renseigne sur le coût total de détention de ces nouveaux matériels à court, moyen et long terme

DIFFÉRENCE RELATIVE DU TCO DES POIDS LOURDS COMPARÉS À LEURS HOMOLOGUES DIESEL [SCÉNARIO AME / SCÉNARIO AMS]

		2025	2030	2040
ÉLECTRIQUE VS DIESEL	19/26 t	[10 % / 3 %]	[- 6 % / - 13 %]	[- 25 % / - 33 %]
	44 t	[32 % / 28 %]	[8 % / 2 %]	[- 17 % / - 25 %]
BioGNV VS DIESEL	19/26 t	[15 % / 10 %]	[11 % / 5 %]	[9 % / 1 %]
	44 t	[13 % / 7 %]	[6 % / 2 %]	[-17 % / -3 %]
HYDROGÈNE VS DIESEL	19/26 t	[266 % / 245 %]	[198 % / 178 %]	[158 % / 131 %]
	44 t	[228 % / 200 %]	[171 % / 145 %]	[130 % / 99 %]

Scénario AME : pas de marché ETS (Emissions Trading Schemes)
Scénario AMS : instauration d'un marché ETS (Emissions Trading Schemes)
<https://www.ecologie.gouv.fr/marches-du-carbone#SnippetTab>

Sources : feuille de route de décarbonation de la filière
« véhicules lourds »

Synthèse des propositions ici :

→ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/23064_feuille-de-route-decarbonation-poidsLourds_BATweb.pdf

À RETENIR

- ▶ La pluralité des énergies dans les flottes
- ▶ Un TCO électrique vs diesel quasiment égal à partir de 2025 pour certains matériels
- ▶ L'hydrogène à partir de 2030
- ▶ Le réseau d'avitaillement à déployer « à marche forcée »
- ▶ Les aides gouvernementales, comme leviers indispensables de l'équilibre économique
- ▶ L'alerte sur les capacités d'investissement des exploitants liées à la forte hausse du prix des matériels