

IDÉE #4 REÇUE

« Les constructeurs investissent uniquement dans la mobilité électrique »

FAUX... ET VOICI POURQUOI

En raison de la diversité des missions assurées par les véhicules lourds et de leurs différences de coûts (TCO) mais aussi de développements inégaux des équipements de recharge, le véhicule électrique n'est pas l'unique solution. Les constructeurs en sont conscients et continuent d'innover sur différentes technologies dans le but d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Les constructeurs à l'écoute de l'Europe... et des clients

Les constructeurs intègrent dans leur stratégie la trajectoire réglementaire visant à faire basculer les flottes de véhicules lourds vers l'électrique. Toutefois, le pragmatisme prévaut et ils sont peu nombreux à faire le pari que l'électricité répondra seule à la totalité des besoins du transport routier de demain.

DE LOURDS INVESTISSEMENTS À CONSENTIR

Conscients que la trajectoire des différents carburants n'est pas écrite, la majorité des constructeurs privilégient une approche fondée sur le mix énergétique.

Les constructeurs s'interrogent notamment sur le rythme d'électrification de la mobilité lourde. L'une de leurs inquiétudes est de s'assurer des débouchés à court ou moyen terme, ce qui sera difficilement le cas avec la seule demande en véhicules électriques. Ils observent en parallèle l'appréhension des transporteurs et des chargeurs à l'idée de devoir électrifier intégralement leur parc dans la décennie à venir. En effet, que ce soit pour les véhicules ou pour les infrastructures de recharge, le surcoût d'investissement que représente l'électromobilité est considérable (52,6 milliards d'euros pour la France selon la FNTR, l'OTRE et l'Union TLF). Celui-ci ne pourra être intégralement assumé, à l'échelle ambitionnée par l'Europe, ni par les acteurs du transport ni par les finances publiques.

→ Source : Feuille de route décarbonation des organisations professionnelles

DES ENTREPRISES DÉCARBONENT DÉJÀ LEUR FLOTTE AVEC DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

En outre, les entreprises les plus dynamiques du transport routier de marchandises (TRM), du transport routier de voyageurs (TRV) et des travaux publics n'ont pas attendu pour établir un large mix d'énergies bas carbone. Leur flotte comporte d'ores et déjà des véhicules roulant au biodiesel, au BioGNV ou à l'électricité, voire à l'hydrogène, à titre plus expérimental. C'est pourquoi, à l'instar de leurs clients, les constructeurs privilégient une approche fondée sur le mix énergétique et non sur l'idée que l'électricité répondra seule à la totalité des besoins du transport routier européen de demain.

Un intérêt confirmé pour le BioGNV

Malgré les défis réglementaires qui tendent à limiter l'essor du BioGNV, plusieurs constructeurs continuent d'investir massivement sur cette énergie vertueuse. Ainsi, fin 2023, Iveco, Scania et Volvo Trucks ont annoncé des progrès importants sur leurs moteurs gaz au salon Solutrans. Ces nouveautés concernent à la fois :

- la puissance, qui atteint désormais 500 CV sur certains modèles ;
- le rendement, avec des baisses de consommation de 5 à 11 % ;
- l'autonomie, avec des gains pouvant atteindre 60 % (rendements + extension des réservoirs). L'autonomie des poids lourds 44 tonnes au GNC avoisine les 1 000 km et celle des poids lourds roulant au GNL atteint d'environ 2 000 km ;
- les émissions locales, déjà très faibles, qui baissent encore, de sorte que certains modèles gaz respectent dès à présent les limites d'émissions imposées par la future norme Euro 7 au 1^{er} juin 2029.

→ Source constructeurs

LE POSITIONNEMENT DES CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

		CONSTRUCTEURS						
ÉNERGIES ALTERNATIVES DISPONIBLES EN 2024		Iveco	Scania	Volvo	Renault	Man	Mercedes	Daf
	Biodiesels	X	X	X	X	X	X	X
	Électricité	X	X	X	X	X	X	X
	BioGNV	X	X	X	X	X		
	Hydrogène	X	En dev.	En dev.	En dev.	En dev.	En dev.	En dev.

→ Source : 3A Data.

IMMATRICULATIONS DE POIDS LOURDS EN FRANCE EN 2023

(en nombre de véhicules)

BioGNV/GNV	2135
B100 exclusif	1439
Électrique	645
Éthanol ED95	22
Hydrogène	8
Hybrides	3
Total carburants alternatifs	4 252
Gazole	47 295

Les carburants alternatifs représentent ensemble près de 10 % des immatriculations



POUR ALLER PLUS LOIN

SOURCE DOCUMENTAIRE



► Feuille de route décarbonation, la position des organisations professionnelles

DÉFINITIONS

- **Le GNV** (gaz naturel véhicules) est le nom donné au gaz naturel lorsqu'il est utilisé comme carburant. Le GNV regroupe le gaz naturel utilisé sous forme comprimée (GNC) ou liquide (GNL).
- **Le BioGNV** est la version renouvelable du GNV, c'est du biométhane utilisé comme carburant. De même, on parlera de BioGNC pour la forme comprimée et de BioGNL pour la forme liquide.
- **Le biométhane** est un gaz renouvelable pouvant être produit à partir d'une grande variété de substrats biologiques (résidus agricoles, boues d'épuration, biodéchets, etc.).

Conception-réalisation : MotàMeaux

***Pour décarboner le transport lourd,
le BioGNV doit faire partie du mix énergétique***



France
Mobilité
BIOGAZ