

En collaboration avec :



SYNTHESE DE L'ATELIER

« Des ZFE-m à l'évolution de sa flotte de véhicules :
décryptage des enjeux »
Atelier transporteurs & grossistes

En présentiel - 22 juin 2021, 11h30-15h30
Toulouse, Occitanie

InTerLUD, programme porté par :



Organisé dans le cadre du programme CEE Interlud (innovation territoriale et logistique urbaine durable), ce premier atelier consacré à l'évolution de la flotte avait pour but de **confronter les pratiques** d'un nombre volontairement restreint de participants pour amorcer par étapes un outil de sensibilisation destiné aux professionnels. La part d'inconnu et d'incertitude qui caractérise la thématique du verdissement des flottes pour un usage urbain impose de s'y prendre en plusieurs fois pour affiner un outil qui réponde aux besoins.

L'atelier était co-animé par la mission formation de Logistic-Low-Carbon, porteur du programme Interlud en charge des relations avec les acteurs économiques et par le cluster Trans Ten, association qui accompagne les entreprises de transport d'Occitanie vers la transition énergétique et numérique.

Une journée d'atelier en présentiel

► **Introduction et mot d'accueil:** François de Bertier, président du cluster Trans Ten

1- Profils et attentes des participants

Les profils des **huit transporteurs** réunis ont reflété à eux-seuls une grande variété d'activités et des spécificités d'usage qui confirment la difficulté de trouver une approche qui ne soit pas hors-sol ou apportant des réponses toutes faites et la nécessité de construire un cheminement d'interrogations propre à chacun.

Profil des transporteurs

Périmètre	Activité	Type d'entreprise	Secteur	Véhicules	Énergies
<ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine courte distance Zone interurbaine 	<ul style="list-style-type: none"> BtoB BtoC 	<ul style="list-style-type: none"> Transporteur Entreprise d'insertion sociale Grossiste 	<ul style="list-style-type: none"> Messagerie BTP Fruits, légumes, produits de la mer Recyclage Transport véhicules Transport personnes 	<ul style="list-style-type: none"> Poids lourds Véhicules utilitaires Vélo-cargos 	<ul style="list-style-type: none"> Diesel Électrique Gaz

Deux énergéticiens (gaz et hydrogène) ont permis de compléter les échanges autour d'une énergie aujourd'hui mature (le GNV) et d'une énergie en phase expérimentale pour le transport de marchandises (l'hydrogène).

Tour de table des participants : les attentes sur l'atelier

Information souhaitée	Évolution des pratiques	Échange sur les obstacles
<ul style="list-style-type: none"> Impacts ZFE-m Décryptage sur le verdissement de flotte Démarche RSE 	<ul style="list-style-type: none"> Quels sont les prochains efforts à faire pour accéder aux centres-villes ? Quels équipements choisir ? Quels coûts prévoir ? 	<ul style="list-style-type: none"> Avitaillement insuffisant Production insuffisante de véhicules Offre constructeur non adaptée aux exigences des appels d'offre sur des véhicules spécifiques
Trouver des arguments pour convaincre les donneurs d'ordre institutionnels d'intégrer dans la réglementation les délais d'adaptation des entreprises (chantier BTP)		

« La ZFE-m de Toulouse devrait impacter 71 km de voirie. Il n'y aura pas de sanction jusqu'en 2023, date de mise en fonction de caméras de contrôle » **François de Bertier, cluster Trans Ten**

2 - 1re partie : les ZFE-m (11h30-12h15)

► **Présentation du cadre historique et réglementaire national/européen** : Jean-Philippe Elie, mission applicatif chez Logistic Low Carbon (programme Interlud)

Remarques des participants

Complément d'information souhaité

- Consulter les études environnement qui ont donné naissance aux ZFE sur la région
- Quels sont les territoires de 150k habitants éligibles aux ZFE-m ?
- Plan de développement des stations d'avitaillement dans la stratégie de Toulouse

Échange sur les obstacles

- Rupture de charge = coût et risques supplémentaires (état marchandises, conditions de travail, ...)
- Souhait de cas pratiques pour éclairer les chiffres sujets à caution

3 - 2e partie : thématiques croisées sur les enjeux d'évolution de la flotte (13h00-15h00)

► **Partie co-animée** : Kim Joyeux, chargée de mission logistique urbaine durable et Stéphanie Desmond, chargée de mission formation chez Logistic Low Carbon (programme Interlud)

► **Intervention complémentaire** : Estelle Posnic d'EcoCO2, représentante en Occitanie du programme CEE EVE (engagement volontaire pour l'environnement) a apporté un éclairage sur l'accompagnement des transporteurs dans le cadre du dispositif Objectif CO2.

5 thématiques, 22 questions

InTerLUD

- IMPACT ENVIRONNEMENTAL : émissions > énergies proposées > cycle de vie du véhicule
- REGLEMENTATION : contrainte -bénéfice > Crit'Air > arrêtés locaux > ZFE-m
- VEHICULE : modèles > marchandises transportées > charge utile > km parcourus/an
- AVITAILLEMENT : km parcourus > temps recharge > solutions disponibles > distance recharge
- BUDGET : achat > aides > avitaillement > équipements > maintenance > budget global > image
- Conclusion : comparatif > accompagnement

L'atelier devait s'articuler autour de 6 thématiques et 26 questions travaillées en amont avec le cluster TransTen.

Afin de se conformer au temps disponible, le périmètre a été ramené à 5 thématiques (suppression de la maintenance finalement intégrée dans la thématique budget).

Les participants ont été invités à faire part de leurs pratiques sur chacune des questions proposées.

La séance a débuté par une entrée en matière ludique par le biais d'un quiz via l'outil en ligne Kahoot. Une façon d'entamer les échanges spontanés.

Chaque participant disposait d'une fiche à restituer pour noter des remarques à mesure de la présentation. Un exemple de TCO fourni par GRDF a été donné aux participants pour analyse commune.

Le ppt de présentation proposait des liens « Pour en savoir plus » et « Pour passer à l'action », à consulter à l'issue de l'atelier.

Retour des participants

Réglementation <ul style="list-style-type: none">▪ Complexité pour comprendre les profils éligibles aux différentes aides/énergie (aides inégales selon les énergies)▪ Équilibre à trouver entre la sanction stricte et le laxisme▪ Attention à la norme Euro7 risque de renchérir le coût d'acquisition des véhicules▪ Les réglementations (DREAL) empêchent de faire évoluer la vignette Crit'air d'un véhicule gaz après un retrofit diesel	Appel d'offre <ul style="list-style-type: none">▪ Pas de soumission possible aux appels d'offre si pas charté Objectif CO2 sur Montpellier alors qu'aucune spécification sur Toulouse
--	--

Retour des participants

Avitaillement gaz <ul style="list-style-type: none">▪ GNV annoncé au départ comme transitoire, ce qui n'est pas le cas▪ 1kg de gaz = 1 litre de diesel en km, mais pas le même volume dans le réservoir, l'autonomie est donc impactée▪ Bouteilles de recharge sous le camion : pose problème sur des routes accidentées. À l'étude, recharges derrière la cabine ou sur le toit mais cela rend les véhicules plus lourds▪ Sur un porteur étude sur la possibilité de doubler le nombre de réservoirs GNV▪ Frein au développement de stations GNV : opposition du voisinage + disponibilité du foncier	Avitaillement électrique <ul style="list-style-type: none">▪ Attention à la complexité de la recharge privative (puissance kW/h)▪ Compter 6 mois d'attente chez Enedis pour changer d'abonnement électrique▪ Pour la recharge, le 22 kW/h est devenu la norme européenne or les anciens véhicules ne tolèrent que 7,5 kW/h▪ Un point de charge = une prise. Il y a souvent 2 points de charge par borne, donc 18 pts de charge représentent 9 bornes
	Questionnement hydrogène <ul style="list-style-type: none">▪ Attente 2027 pour du retrofit PL thermique/hydrogène▪ Trop d'inconnues sur cette énergie qui coûte cher▪ Cela reste de l'énergie grise, non décarbonée

« Le bioGNV c'est aujourd'hui 3 % du réseau avec un objectif d'atteindre 10 % à l'horizon 2024 : on n'a pas fait l'effort de méthanisation qu'on aurait dû faire. » **François de Bertier, cluster Trans Ten**

« La station GNV privative de Fondreyre est l'aboutissement d'une mutualisation entre transporteurs : elle est rentable et valorise le bioGNV » **François de Bertier, cluster Trans Ten**

Retour des participants

Usage véhicules <ul style="list-style-type: none">▪ Charge utile/volume : appréhension différente selon nature de la marchandise transportée▪ Les véhicules électriques sont détarés du poids des batteries, ce qui permet de passer au-dessus de 3,5t avec un permis B▪ Location VUL électrique : faiblesse offre▪ Retrofit : ce n'est pas encore pour aujourd'hui	Maintenance électrique <ul style="list-style-type: none">▪ Jugée deux fois moins cher sur des véhicules utilitaires légers (modèle de maintenance internalisée)	Maintenance gaz <ul style="list-style-type: none">▪ Le coût va varier en fonction des marques (différentiel constaté entre Iveco et Scania)
---	--	--

« On nous parle beaucoup de véhicules pour dans 5 ou 7 ans mais quid de 2024 ? Or c'est là que ça nous intéresse ? » **Stéphane Born, moniteur, Blanc Transports Véhicules (BTV)**

« Seul le volume est intéressant à regarder pour le BtoC en urbain et la charge utile n'est souvent pas adaptée aux besoins » vs « Mes camions qui livrent des véhicules sont contrôlés 9 fois par mois sur leur charge utile »
Christophe Caset-Carricaburu, Services Écusson Vert - Stéphane Born, moniteur, Blanc Transports Véhicules (BTV)

Retour des participants

Accompagnement Objectif CO2	Aides financières	Budget global véhicule - TCO
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outil développé par l'Ademe pour calculer les polluants via un recensement des véhicules/km parcours. ▪ Suivi pour tenir ses engagements avec des objectifs très atteignables ▪ Outil managérial : élément de motivation et de fierté 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Difficulté de repérage sur qui est éligible à quoi ▪ Mécontentement sur la différence de traitement selon énergie (électrique vs gaz) : justification non comprise 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégrer le coût des conducteurs pour les avitaillements supplémentaires à prévoir par rapport au diesel ▪ Intégrer le coût de formation du conducteur qui fait le plein ▪ Les nouveaux carburants sont moins volés que le diesel
<p>Nouveauté programme EVE : plateforme d'échanges de données environnementales sur l'info GES des prestations de transport (récupérées par les chargeurs).</p>		

« L'accompagnement d'Objectif CO2 nous permet de faire des économies sur nos budget alors c'est facile d'entraîner notre direction financière », **Eddy Rocca, responsable transport logistique, Envie 2E (déchets électriques et électroniques)**

« Pour bien utiliser le gaz, il est possible de former un chauffeur référent qui va suivre les sessions des énergéticiens et va digérer les documents de vigilance. Il pourra ensuite faire le relai vers ses collègues » **François de Bertier, cluster Trans Ten**

Les enseignements de l'atelier flotte

Deux compétences apparaissent importantes à travailler avec les professionnels :

- ➔ Imaginer les outils pour réaliser un benchmark qui permette de se projeter sur l'organisation de ses propres tournées.
- ➔ Appréhender l'investissement dans une flotte moins polluante en intégrant l'ensemble des coûts et des frais induits.

Des retours qui confirment la nécessité de poursuivre des ateliers pour affiner étape par étape les propositions.

Point d'alerte : différentes données présentées pendant l'atelier notamment issues d'un webinar réalisé en janvier 2021 à destination des artisans de la métropole de Grenoble, ont été largement contestées. Elles visaient à comparer les véhicules ou les énergies, sur la charge utile et l'autonomie notamment.

- Les modèles utilisés ont été jugés incomparables !
- Des chiffres faux issus d'un des constructeurs ont été soulignés.
- Souvent les moyennes génériques ne sont pas possibles et ne font pas sens.

Confrontés aux pratiques des participants ces chiffres ont mis en lumière toute la difficulté de fiabiliser des sources hétérogènes sur de nombreux paramètres pourtant centraux.

« L'un des intérêts de l'atelier identifié par GRDF est qu'il permet de soulever les bonnes questions, sans forcément avoir à donner toutes les réponses. Orienter les participants sur les accompagnements existants (collectivités, programme CEE, GRDF...) pour les aider à passer le pas du verdissement des flottes a été rassurant » **Jean-François Rousset, GRDF.**