

Décarboner le Fret

20 mai 2021

Atelier 1 : Décarboner le Fret du dernier kilomètre

Ce compte rendu est établi par The Shift Project et n'engage pas les participants.

Pilote : Nicolas Raillard, coordinateur de projet « Fret » au *Shift Project*

Scribe : Paul Boosz, chargé de projet « Fret » au *Shift Project*

1. PTAC des VUL

Il existe une limite des Véhicules utilitaires légers (VULS) électriques : avec le poids des batteries, la charge utile est beaucoup plus restreinte. On pourrait utiliser des camions, mais ceux-ci demandent un permis spécifique et il n'y a pas assez de conducteurs de camions actuellement. Une solution consiste à augmenter le Poids total autorisé en charge (PTAC) des VULS électriques. Cela permettrait une nouvelle classe de véhicules, plus capacitaires que les VULS électriques actuels et pouvant être conduit sans permis camion (car il y a un manque de conducteurs avec un permis camion).

2. Retour d'expérience sur la logistique urbaine à Amsterdam

À Amsterdam en centre-ville les véhicules doivent respecter la norme Euro 5. Il n'y a quasiment aucun camion ou VUL en centre-ville. Les camions déposent des conteneurs sur des emplacements prévus à l'entrée du centre-ville. Les vélos cargos viennent se servir ensuite dans ce conteneur pour faire le dernier km. Les commerçants s'associent en syndicats pour mutualiser leurs flux.

3. Cyclo-logistique

À Amsterdam, il n'y a pas de voirie spécifique aux vélo-cargo, en revanche des places spécifiques leur sont dédiées. Saura-t-on trouver suffisamment de conducteur de vélo-cargo ? Le travail de conducteur de vélo-cargo demande un effort physique important. Mais il ne nécessite pas de permis.

Le vélo-cargo présente l'avantage par rapport à un VUL électrifié de demander moins de matière pour être produit et moins d'énergie pour fonctionner. Sa vitesse moindre garantit aussi une meilleure sécurité.

La cyclo logistique est pertinente dans les zones urbaines très denses. Un seuil de densité n'a pas été formalisé. La cyclo logistique apparaît en revanche peu pertinente pour le ramassage des ordures car elle ne permet pas le compactage, qui demande une énergie supplémentaire (environ 25% de l'énergie consommée par les camions bennes l'est pour le compactage).

4. ZFE et outils de gouvernance locale du fret

Les Zones à faibles émissions (ZFE) sont un instrument très puissant pour contraindre localement à faire évoluer les pratiques de fret.

Les ZFE vont faire le grand ménage chez les transporteurs. Les petits ne vont pas survivre car leurs véhicules ne seront pas aux normes et ils n'auront pas les moyens d'investir dans de nouveaux véhicules. Les gros transporteurs

vont avaler les plus petits. Ainsi le marché sera plus concentré entre de gros acteurs. Il sera plus facile pour les collectivités de se coordonner avec les transporteurs (car il y en aura moins et ils auront plus de moyens).

L'effet sur l'emploi ne sera pas significatif car les ZFE ne vont pas faire baisser la demande en livraison.

Les collectivités peuvent jouer sur la carotte (aide à l'acquisition de véhicules propres) et le bâton (ZFE).

Mais il faut aussi que les collectivités utilisent d'autres outils pour guider cette transition. Par exemple il y a un besoin de planifier la distribution de l'énergie locale (ex. est-ce qu'on va mettre en place des stations H2 ou électrique ?). Il importe de poser un choix énergétique clair pour orienter les acteurs. Les collectivités pourraient créer des lieux d'échange de bonnes pratiques sur la planification du fret urbain.

Exemple de collectivité ayant de bonnes pratiques : L'EPCI au nord de Grenoble, qui a une ZFE stricte et réfléchit aux infrastructures énergétiques à mettre en place. Il ne faut pas faire comme Paris qui pense beaucoup aux transports de personnes (vélib') mais trop peu au transport de marchandises.

Autre exemple d'action intéressante : La ZFE Rouen a mis en place un centre logistique juste à côté du centre urbain. Elle a aussi proposé un vélo-cargo à taux zéro pour les artisans.

Les ZFE pourraient être associées à un label indépendant national qui en permettrait l'accès. Ce label serait obtenu sous preuve de bonnes pratiques en ce qui concerne l'éco-conduite, la mutualisation, l'usage de véhicules bas carbone.

Des espaces de discussion locaux entre les parties prenantes du fret sur le territoire (transporteurs, énergéticiens, collectivités, commerçants...) pourraient être mis en place. De tels espaces existent déjà, comme susmentionné, comme à Grenoble. Ils permettent d'intégrer la logistique dans toutes les réflexions urbaines (cadencement des feux de circulation, horaires de circulation des collectes d'ordure, gestion du foncier...)