

Décarboner le Fret

20 mai 2021

Atelier 2 : Décarboner le fret longue distance

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

Pilote : Florence Mazaud, Directrice RSE chez BP2R

Scribe : Guillaume Dumont, Shifter

1. Comment optimiser davantage les taux de remplissage pour le fret de longue distance ?

Une réflexion a été menée sur la possibilité de **transférer un système de type "BlaBlaCar" au fret**. La bourse du fret existe déjà depuis plusieurs années mais pourrait être optimisée par les possibilités d'internet et par l'anticipation plus grande et l'annonce plus précoce des surfaces disponibles dans les remorques.

Le fret ferroviaire est moins flexible et semble moins adapté aux bourses de fret mais des solutions peuvent être trouvées au cas par cas, notamment sur des transports réguliers entre lieux de fabrication/stockage.

Pour les intervenants présents, le potentiel de meilleur remplissage est moyennement important dans la mesure où chacun cherche déjà à remplir au mieux.

2. Comment favoriser les reports modaux vers le fleuve et le fer ?

Le fret ferroviaire a une image de service peu qualitatif.

Il a été évoqué une incitation forte par le prix : "la palette à 1 €" pour inciter le report ferroviaire.

Le fret ferroviaire souffre aujourd'hui d'une **mauvaise répartition des usages** entre le fret et les passagers. En effet, la priorité est systématiquement laissée aux trains de voyageurs. Il serait donc opportun de rééquilibrer les usages.

Le fret ferroviaire souffre également de **problèmes d'infrastructure**. Certains tronçons, par exemple, ne sont pas électrifiés jusqu'au bout nécessitant l'acheminement d'une locomotive diesel pour terminer un trajet, d'où des augmentations de coût et de temps.

La qualité ressentie du fret ferroviaire est due à une **inhomogénéité** des infrastructures sur le réseau.

Néanmoins, certaines marchandises n'ont pas besoin d'être acheminées rapidement et conviennent au fret ferroviaire, mais les chargeurs déplorent moins un délai long qu'un **engagement de date de livraison non tenu**. Il a été suggéré donc pour les services de fret ferroviaires de **s'engager sur des délais plus longs mais avec plus de garanties**.

Il a été proposé l'idée que le fret ferroviaire pourrait revêtir une **fonction de stockage de marchandises** qui pourrait être utile à certaines sociétés pour lesquelles le stock coûte cher.

Le plan France relance 2021 envisage une enveloppe de 250 M€ pour des travaux d'électrification et de résorption des nœuds ferroviaires¹.

Le sujet du **développement des plateformes multimodales** a été évoqué également pour favoriser le fret ferroviaire. En effet la distance à parcourir pour en atteindre une à l'heure actuelle fait souvent perdre l'intérêt à utiliser le fer. Attention néanmoins à **bien cibler les besoins** et à ne pas suréquiper certaines zones.

Sur la possibilité du mix fret/passager dans le ferroviaire, il a été noté que **les destinations divergent généralement entre les marchandises et les passagers**, les centres logistiques ayant quitté les centre-ville, ce qui pourrait baisser l'intérêt de la solution.

3. Quelle structure de gouvernance du fret sur la longue distance ?

Les intervenants étaient d'accord sur la nécessité d'**une vision globale** sur la problématique du fret pour **éviter toute incohérence**. L'exemple a été donné du projet de rallonger la taille de 16,5 m des convois routiers en France qui pourrait empêcher le transfert des remorques sur les wagons si ceux-ci n'étaient pas rallongés également. À noter que la durée de vie des wagons est de 30 ans alors que la durée de vie d'une remorque routière est plutôt de 10 à 12 ans.

4. Autres sujets abordés

La discussion a également abordé le sujet de l'**électrification des poids lourds**. Beaucoup d'**efforts** ont été faits par les constructeurs pour **respecter les normes Euro de pollution** des camions, réduisant les émissions significativement sur une période assez courte. Ceci ayant été possible car **les autorités ont annoncé des jalons réguliers** à chaque nouvelle norme Euro restrictive. **Le virage vers l'électrique semble manquer, selon les constructeurs, de tels jalons**, laissant les constructeurs dans l'expectative.

Les participants ont insisté sur le fait que le savoir-faire historique des constructeurs des poids-lourds européens réside essentiellement dans la technologie diesel et le virage vers l'électrique apparaît comme l'**abandon de ce savoir-faire**, à ajouter au fait qu'une bonne partie de la technologie électrique est **développée et produite en Asie**.

Il a enfin été évoqué qu'une **solution simple** pour gagner en consommation des poids-lourds serait d'installer un **"nez" aérodynamique** aux tracteurs (type nez de TGV). La législation actuelle, en limitant le convoi à 16,5 m, ne le permet pas sans réduire la surface de chargement.

¹ PLAN NATIONAL DE RELANCE ET DE RÉSILIENCE 2021 - "250 M€ pour le développement du fret permettant d'accompagner des projets de remise en état de dessertes ferroviaires de sites industriels ou de voies réservées au transport de marchandises ou encore de développement de plates-formes logistiques embranchées sur le fer. En revanche, seuls 40 M€, dédiés au développement du fret permettant d'accompagner des projets de remise en état de voies du réseau ferré réservées au transport de marchandises (dites capillaires fret), sont demandés sur cet axe au titre de la FRR"