

Bourgogne Franche-Comté

Décarbonation : un Everest à gravir pour le fret routier

Le Pôle Véhicule du futur vient de lancer un projet de décarbonation du transport de marchandises en Bourgogne Franche-Comté, le long de l'axe Rhin-Rhône. D'ici 2030, il veut convertir à l'hydrogène un millier de camions régionaux sur les 26 000 immatriculations recensées dans la grande région. Un vœu pieux ?

Le chantier est colossal, d'une complexité monstrueuse, mais il faut bien le prendre par un bout. Quoi qu'il en soit, il est une étape imparable de la transition écologique et de la désintoxication de nos sociétés à une drogue dure - les énergies fossiles - qui exigent une révolution systémique.

Montez à bord du corridor Rhin-Rhône

Le Pôle Véhicule du futur (PVF) vient d'amorcer un projet de décarbonation du transport de marchandises en Bourgogne Franche-Comté, le long de l'axe Rhin-Rhône, de Mulhouse à Chalon-sur-Saône (autoroute A36 et réseau secondaire), en ciblant dans un premier temps les transporteurs régionaux.

L'association « Montez à bord du corridor Rhin-Rhône » doit être portée sur les fonds baptismaux avant la fin de cette année.

L'objectif est très ambitieux : convertir à l'hydrogène à minima mille camions d'ici 2030 sur les quelque 26 000 immatricu-



L'autoroute A36, haut lieu de transit pour le fret régional, national et international. Photo L. V.

lés dans la grande région, soit un peu moins de 4 % du total.

Selon les projections du PVF, cela permettrait d'éviter de rejeter dans l'atmosphère autour de 750 000 tonnes de CO₂, un gaz à effet de serre.

Pas sans la multimodalité

Un millier de poids lourds roulant à l'hydrogène nécessiterait la production et le transport, chaque jour, de 40 tonnes de ce vecteur d'énergie, ainsi que la création de stations d'approvisionnement dont l'emplacement reste à définir. Les fabricants de camions et les spécialistes du retrofit (conversion d'une motorisation diesel en motorisation hydrogène) auront un rôle majeur à jouer.

Autre volet de ce projet de corridor Rhin-Rhône qui aura besoin d'être articulé à terme avec les autres grandes régions françaises et avec les pays alentour (Allemagne, Italie, Suisse...) alors que les flux, sur cet axe, sont à la fois régionaux, nationaux et internationaux : le développement de la multimodalité (conjonction de différents modes de transport) avec des transitions plus efficaces de la route vers le rail et de la route vers le fluvial.

Pour cela, il faudra mobiliser une multitude de partenaires, de SNCF Réseau à Voies navigables de France (VNF), en passant par Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), les logisticiens, les collectivités locales, les fé-

dérations professionnelles, les organismes académiques, etc.

Il faudra également élaborer des schémas de décarbonation par bassin logistique et par bassin industriel afin de tenir compte des spécificités de chacun.

Qui va payer le verdissement ?

Reste une question de taille, pour l'instant sans réponse : qui va supporter le surcoût de ce verdissement du fret ? Ni les transporteurs, ni les chargeurs n'y sont prêts alors que le climat des affaires s'est dégradé et que le prix d'un camion hydrogène neuf, comme le coût du retrofit, est aujourd'hui prohi-

2008

C'est en millions, le nombre de kilomètres parcourus, au cours du premier semestre 2024, par les poids lourds sur les réseaux APRR (Autoroutes Paris Rhin Rhône) et AREA (Société des Autoroutes Rhône-Alpes), contre 2 059 au premier semestre 2023, soit une baisse de 2,5 %. Celle-ci traduit le fort ralentissement en cours de l'activité économique. Filiales du groupe Eiffage, ces deux réseaux comptent 2 323 kilomètres d'autoroutes cumulés. Impossible de connaître le nombre de poids lourds qui ont emprunté, sur la même période, l'A36 reliant Beaune (Côte d'Or) à Ottmarseheim (Haut-Rhin), ni le nombre de kilomètres parcourus : Eiffage refuse de donner les chiffres.

bitif pour les PME (lire par ailleurs).

Cela passera-t-il par la création d'une écotaxe et/ou d'un système de bonus/malus pour les transporteurs ?

L'histoire reste à écrire dans sa totalité.

● Alexandre Bollengier

« Les budgets de l'hydrogène sont irrationnels »

La préoccupation majeure de Cédric Laquet, PDG du transporteur généraliste BC Alteo, ce n'est pas la décarbonation de sa flotte. « Je dois avant tout gérer la flambée de mes coûts et de mes charges », confie-t-il. Pour autant, il ne s'en désintéresse pas, loin de là. BC Alteo chapeaute quatre entités avec BC Express à Delle (90), les Transports du Chastelet à Le Syndicat (88), les Transports Cordier à Sainte-Marie (25) et Vecatel à Valentigney (25). Son parc (160 moteurs) est composé de 140 tracteurs (44 tonnes) et d'une vingtaine de porteurs (12 à 26 tonnes) avec une activité à 95 % régionale et nationale. Ces bahuts carbureraient pour l'essentiel au gasoil, ce qui génère une dépense annuelle de 4 millions d'euros. « On a également deux camions au gaz naturel et quinze autres au biodiesel (B100) », complète-t-il.

Trois camions électriques commandés

Dans le cadre d'un appel à projets de l'ADEME visant à soutenir le déploiement de la mobilité électrique pour les



Cédric Laquet, PDG du groupe de transport BC Alteo. Photo Lionel Vadam

véhicules lourds dans le domaine du transport routier de marchandises, il a passé commande de trois camions électriques. Il doit les réceptionner au cours du premier trimestre 2025.

Prix unitaire au catalogue : 298 000 euros. Sans la subvention de 75 000 euros par véhicule qui a fait baisser la facture à 223 000 euros (-25 %), « je n'en aurais commandé qu'un seul ». Il a répondu à un second appel à projets de l'ADEME pour trois ca-

mions supplémentaires qui devraient intégrer sa flotte en 2026. Leur autonomie - autour de 300 kilomètres - n'est pas énorme, mais « elle suffira pour des livraisons régionales et des trajets de 220 à 270 kilomètres. » BC Alteo a prévu de s'équiper de deux bornes de recharge mobiles.

300 km d'autonomie

Il faut être devin pour savoir comment les tarifs de l'énergie vont évoluer. « L'électrique devrait nous aider à dimi-

nuer nos coûts », imagine-t-il, « mais j'ignore dans quelle proportion. » Et d'ajouter : « Chez Vecatel, je sais ce que va me coûter l'électricité sur les trois prochaines années, mais j'ignore ce qui se passera en 2028. »

« On ne peut pas se permettre d'avoir un déficit comme celui de la France »

Et l'hydrogène ? « Ce n'est pas une option. Aujourd'hui, on est sur des budgets irrationnels, déconnectés de la réalité économique de nos entreprises. Il faut compter 500 000 à 600 000 euros pour un camion neuf et autour de 130 000 euros pour un camion retrofit. C'est de la folie (N.D.L.R. : ces tarifs sont appelés à baisser lorsque la production en grande série sera d'actualité). » Il ajoute, grinçant : « On a un bilan comptable, on ne peut pas se permettre d'avoir un déficit comme celui de la France ».

Or, le ciel des affaires s'assombrit : si 2024 est une année difficile, 2025 ne s'annon-

ce pas sous les meilleurs auspices.

« L'an passé, on a dû absorber une augmentation sectorielle des salaires de quasiment 15 %. Les éditeurs de logiciels (gestion, comptabilité...) nous ont déjà annoncé de fortes hausses de prix à compter du 1^{er} janvier prochain. Les prix des camions ont aussi bondi de 25 à 30 % en deux ans. »

« La vertu écologique a un prix »

Sa flotte, BC Alteo l'exploite en crédit-bail. « Avant, on changeait nos camions tous les cinq ans ; à présent, on les garde six, sept, voire huit ans. » L'entreprise dispose de son propre atelier pour les entretenir et ses chauffeurs suivent des formations d'éco-conduite.

« Nos clients sont de plus en plus sensibles à la décarbonation. C'est un bon argument pour les fidéliser et en trouver de nouveaux, mais la vertu écologique a un prix. Sont-ils prêts à le payer ? Rien n'est moins sûr. »

● A.B.