



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Electrification des poids lourds : Enedis, TotalEnergies, VINCI Autoroutes et des constructeurs européens se mobilisent pour évaluer les besoins et enjeux de la recharge en itinérance en France d'ici 2035

Paris, le 14 mars 2024 – Enedis, TotalEnergies, VINCI Autoroutes et six constructeurs européens – Iveco, MAN Truck & Bus France, Mercedes-Benz Trucks, Renault Trucks, Scania et Volvo Trucks – se sont associés pour évaluer les besoins et enjeux de l'électrification du transport routier de marchandises longue distance et plus particulièrement de la recharge en itinérance sur les principaux axes routiers français.

En France, le transport routier représente aujourd'hui 90 % des flux de marchandises et 7 % des émissions de gaz à effet de serre. Pour répondre aux objectifs de décarbonation fixés par les pouvoirs publics, les constructeurs se sont engagés sur la voie du développement des poids lourds électriques à batterie, principale technologie zéro émission à l'échappement. Le succès de cette électrification repose sur un déploiement adapté des infrastructures nécessaires à la recharge en itinérance. L'étude réalisée, et [annoncée en septembre 2023](#), repose sur une modélisation fine du réseau routier ainsi que sur l'analyse des flux, des points d'arrêt des poids lourds et de l'électrification du parc d'ici 2035 en France.

Cinq enseignements pour décarboner la mobilité lourde et aménager le territoire :

- **L'infrastructure de recharge** : 12 200 points de recharge seront nécessaires pour la seule recharge des poids lourds en itinérance sur 519 aires de services et de repos – 10 000 utilisables lors des pauses de longue durée et 2 200 pour les pauses courtes avec de la recharge rapide.
- **La puissance nécessaire sur le réseau** : la seule recharge en itinérance des poids lourds pourrait représenter, à horizon 2035, une consommation d'énergie de 3,5 TWh/an (à comparer avec la consommation annuelle française, de l'ordre de 615 TWh en 2035¹) et un appel de puissance de 1,1 GW au pic. Ces besoins, significatifs, peuvent être intégrés par le réseau électrique, à condition d'anticiper et de planifier les travaux.
- **La mutualisation des infrastructures de recharge** : l'étude met en évidence la très forte complémentarité des besoins de recharge, qui ne se produisent pas au même moment, week-ends de grands départs pour les voitures et jours ouvrés pour les poids lourds. Le pic de puissance annuel est essentiellement dû aux besoins de recharge des voitures. Il y a donc un réel intérêt à mutualiser les raccordements entre ces usages, pour limiter les investissements sur le réseau électrique.

¹ Bilan prévisionnel 2023-2035, RTE

- **Les investissements nécessaires sur le réseau électrique** sont estimés à 630 millions € d'ici à 2035. Cette estimation (hors investissement pour les stations de recharge et l'aménagement des aires), prend en compte, de manière optimisée, la mutualisation des besoins de recharge en itinérance entre les mobilités lourde et légère. Une soixantaine de postes sources devront être renforcés ou créés : ce programme, sans difficulté technique majeure, doit être anticipé dès maintenant, compte tenu des délais de plusieurs années nécessaires à la réalisation de certains travaux.
- **Les enjeux fonciers** : le déploiement des infrastructures va par ailleurs réduire le nombre de places de parking pour poids lourds disponibles, engendrant de potentiels déficits de foncier. En effet, alors qu'en 2035 les poids lourds électriques longue distance ne représenteront encore que 12,5% du parc, au moins la moitié des places de parkings poids lourds devront être équipées en points de recharge sur un quart des tronçons routiers.

Trois recommandations pour relever les enjeux de cette transition

Les conclusions de cette étude doivent permettre aux acteurs de la filière (pouvoirs publics, gestionnaires de réseau, opérateurs d'infrastructures de recharge et routières, transporteurs et logisticiens, constructeurs de poids lourds, chargeurs) d'avoir une vision et une estimation fiables, à l'échelle nationale, de la puissance, de l'énergie, du nombre de points de recharge et des travaux d'infrastructures nécessaires à l'électrification rapide du transport routier longue distance. La CSIAM², en tant que représentante des constructeurs internationaux présents en France, estime que cette étude est une avancée majeure devant permettre la planification des investissements dans les infrastructures de recharge en itinérance, condition nécessaire à la réussite de l'électrification des poids lourds sur la longue distance.

Au-delà de ces résultats, l'ensemble des partenaires recommandent les actions suivantes :

- **Instaurer une planification et une feuille de route partagée et opposable**, précisant les aménagements à réaliser sur les réseaux électriques et les infrastructures routières pour 2027, 2030 et 2035, en cohérence avec les réglementations futures (comme le règlement européen sur le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs) ;
- **Instituer des dispositifs réglementaires, administratifs et financiers permettant d'anticiper** les demandes de travaux, d'accélérer les démarches administratives et d'optimiser les investissements mutualisés sur les aires, en spécifiant le rôle et les responsabilités de chaque acteur ;
- **Mettre en place des mesures incitatives simples et cohérentes**, avec une visibilité sur le long terme, pour encourager l'investissement privé dans le développement des poids lourds électriques à batterie et dans les infrastructures de recharge.

L'étude est téléchargeable [ici](#).

² Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle (CSIAM). Avec ses adhérents, la CSIAM affiche plus de 70% des immatriculations en France sur le segment des poids lourds.

A propos d'Enedis

Enedis est une entreprise de service public, gestionnaire du réseau de distribution d'électricité qui emploie 39 000 personnes. Au service de 37,5 millions de clients, elle développe, exploite, modernise 1,4 million de kilomètres de réseau électrique basse et moyenne tension (230 et 20 000 volts) et gère les données associées. Enedis réalise les raccordements des clients, le dépannage 24h/24, 7J/7, le relevé des compteurs et toutes les interventions techniques. Intervenant pour le compte des collectivités locales, propriétaires des réseaux, elle est indépendante des fournisseurs d'énergie qui sont chargés de la vente et de la gestion du contrat de fourniture d'électricité.

À propos de TotalEnergies

TotalEnergies est une compagnie multi-énergies mondiale de production et de fourniture d'énergies : pétrole et biocarburants, gaz naturel et gaz verts, renouvelables et électricité. Ses plus de 100 000 collaborateurs s'engagent pour une énergie toujours plus abordable, plus durable, plus fiable et accessible au plus grand nombre. Présente dans près de 130 pays, TotalEnergies inscrit le développement durable dans toutes ses dimensions au cœur de ses projets et opérations pour contribuer au bien-être des populations.

A propos de VINCI Autoroutes

Premier opérateur d'autoroutes en concession en Europe, VINCI Autoroutes accueille chaque jour plus de 2 millions de clients sur le réseau de ses six sociétés concessionnaires : ASF, Cofiroute, Escota, Arcour, Arcos et Duplex A86. Partenaire de l'Etat et des collectivités territoriales, VINCI Autoroutes dessert en France 7 régions, 45 départements, 14 métropoles, plus d'une centaine de villes de plus de 10 000 habitants et des milliers de communes rurales situées à proximité de son réseau concédé.

Chiffres clés : Réseau de 4 443 km d'autoroutes – 187 aires de services - 266 aires de repos – 324 gares de péage.

Retrouvez toutes les informations sur : Radio VINCI Autoroutes (107.7), www.vinci-autoroutes.com, facebook.com/VINCIAutoroutes, Twitter @VINCIAutoroutes, www.fondation.vinci-autoroutes.com, ou par téléphone au 3605, 24h/24 et 7j/7 (service gratuit + prix d'appel)

Avertissement

Les termes « TotalEnergies », « compagnie TotalEnergies » et « Compagnie » qui figurent dans ce document sont utilisés pour désigner TotalEnergies SE et les entités consolidées que TotalEnergies SE contrôle directement ou indirectement. De même, les termes « nous », « nos », « notre » peuvent également être utilisés pour faire référence à ces entités ou à leurs collaborateurs. Les entités dans lesquelles TotalEnergies SE détient directement ou indirectement une participation sont des personnes morales distinctes et autonomes. Ce document peut contenir des déclarations prospectives. Elles peuvent s'avérer inexactes dans le futur et sont dépendantes de facteurs de risques. Ni TotalEnergies SE ni aucune de ses filiales ne prennent l'engagement ou la responsabilité vis-à-vis des investisseurs ou toute autre partie prenante de mettre à jour ou de réviser, en particulier en raison d'informations nouvelles ou événements futurs, tout ou partie des déclarations, informations prospectives, tendances ou objectifs contenus dans ce document. Les informations concernant les facteurs de risques susceptibles d'avoir un effet défavorable significatif sur les résultats financiers ou les activités de TotalEnergies sont par ailleurs disponibles dans les versions les plus actualisées du Document d'Enregistrement Universel déposé par TotalEnergies SE auprès de l'Autorité des marchés financiers et du Form 20-F déposé auprès de la United States Securities and Exchange Commission ("SEC").