

MAN rassemble les acteurs de la filière autour de la décarbonation du transport

MAN Truck & Bus France a organisé le 1er février un événement pour échanger autour du thème clé de la décarbonation du transport routier avec les principaux acteurs de la filière. À cette occasion, Frederik Zohm, Executive Board Member for Research and Development, MAN Truck & Bus SE et Roman Sitte, Head of Sales Area Europe, MAN Truck & Bus SE, ont fait le déplacement pour aborder les axes stratégiques du groupe.

Le transport : secteur essentiel de l'économie française

Le secteur des transports est un pilier de l'économie française qui représente 18 % du PIB (dont près des trois quarts sur le routier), et plus d'1,5 million d'emplois.

Maillon essentiel de l'économie, le transport routier transporte près de 90 % des marchandises en France. En 2021, 334,5 milliards de tonnes-kilomètres (correspond au transport d'une tonne sur 1 km) de marchandises ont été transportés en métropole. Le transport de marchandises représente également 31 % des emplois du secteur du transport. De son côté, le transport de voyageur représente 32 % des effectifs du secteur. En 2021, l'activité a représenté 866,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés.

Avec près de 54 millions de tonnes CO₂ éq, le transport routier lourd est toutefois à l'origine de 12 %* des émissions de GES françaises. Sa décarbonation fait donc partie des priorités.

Un enjeu de décarbonation commun

Pour le constructeur MAN, il ne fait pas de doute que la décarbonation du transport routier passera par l'électrique. MAN est déjà leader européen des autobus électriques en Europe en volume avec près de 1 000 unités livrées, et a lancé la commercialisation de sa gamme de poids lourds 100% électriques en novembre dernier en France, avec l'objectif qu'un camion sur deux soit électrique en 2030, sans oublier ses utilitaires électriques MAN eTGE lancés en France en 2017 et dont plus de 700 unités sont en exploitation.

Cette quatrième révolution industrielle que nous vivons actuellement met l'accent sur la durabilité et l'efficacité. Réaffirmant son engagement, MAN présente sa feuille de route en matière d'électromobilité. Le groupe prévoit d'être neutre en émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. D'ici 2030, à mi-parcours, le constructeur de camions et d'autobus a pour objectif de réduire globalement de 28 % les émissions de gaz à effet de serre par

véhicule (année de référence 2019). En outre, MAN souhaite réduire de 70 % les émissions de gaz à effet de serre sur ses sites dans le monde entier (année de référence 2019). Seuls 2 % environ des émissions de CO₂ sont générées dans la phase de production et dans la chaîne d'approvisionnement, les 98 % restants provenant des véhicules mis en circulation. Ainsi, le principal levier pour atteindre les objectifs durables est concentré dans les véhicules, en misant sur la propulsion électrique à batteries, beaucoup plus mature et déjà disponible, par rapport à d'autres options comme l'hydrogène, avec des projets pilotes mais encore en phase de recherche.

«Nous avons fait le nécessaire, nos véhicules industriels électriques sont disponibles. Pour autant, ce n'est pas le seul critère permettant la bascule vers l'électrique. Les infrastructures de recharge électrique à haut voltage adaptés aux véhicules industriels, les aides à l'achat de ces nouveaux véhicules, ainsi que le coût de l'électricité sont tout aussi essentiels. Plus de 50 000 stations de recharge pour véhicules industriels seront nécessaires en Europe d'ici 2030, les gouvernements doivent donc agir rapidement », précise Frederik Zohm, Executive Board Member for Research and Development.

Frederik Zohm, Executive Board Member for Research and Development

Le passage à l'électromobilité ne se limite pas à l'achat d'un véhicule électrique mais implique tout un écosystème. C'est pourquoi le constructeur a rassemblé lors d'une conférence l'ensemble des acteurs (pouvoirs publics, fournisseurs d'énergie et chambre syndicale des constructeurs) qui ont pu exposer aux 200 transporteurs et journalistes invités leur vision pour atteindre l'objectif de zéro-émission dans le transport.

Outre Frederik Zohm, Executive Board Member for Research and Development, MAN Truck & Bus SE, Roman Sitte, Head of Sales Area Europe, MAN Truck & Bus SE, et Jean-Yves Kerbrat Directeur Général de MAN Truck & Bus France, les intervenants étaient :

- Xavier-Yves Valère, Chef de la mission fret et logistique, Direction Générale Infrastructures Transports et Mobilités de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat,
- Fabrice Bonnifet, Président du Collège des Directeurs du Développement Durable (C3D) et Directeur Développement Durable & Qualité Sécurité, Environnement du Groupe Bouygues,
- Pierre de Firmas, Directeur Mobilité Électrique d'Enedis,
- Mathieu Soulas, Directeur Nouvelles Mobilités & Marketing de TotalEnergies,
- Christelle Vives, Directrice Générale d'IZIVIA (Groupe EDF),
- Marie Defrance, Adjointe déléguée à la Présidence de la CSIAM.

La politique française mise sur l'électrique

Pour Xavier-Yves Valère, Chef de la mission Fret et Logistique à la Direction Générale Infrastructures Transports et Mobilité (DGITM), le gouvernement a pleinement pris conscience que la décarbonation du transport est un enjeu clé de la réduction des émissions de CO₂ globales, et s'est positionné en faveur de l'électromobilité. En effet, la France produit essentiellement de l'électricité bas-carbone grâce à un mix de production diversifié. *« Une économie ne marche pas sans transport. En France, le transport routier est particulièrement structurant. 90 % des marchandises sont transportées par la route. Il faut donc que les camions deviennent un mode de transport décarboné ».*

« Un camion sur deux vendu en 2030 devra être électrique », ajoute-t-il.

Le gouvernement a pris acte et a mis en place plusieurs mesures, telles que l'instauration des zones à faibles-émissions ou l'incitation à l'achat de véhicules électriques. Pour amorcer la transition, plusieurs enveloppes ont déjà été débloquées : 20 millions € en 2022, 60 millions € en 2023 et ce sera 130 millions € en 2024 via un appel à projet de l'ADEME, Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, qui est un établissement public à caractère industriel et commercial. L'ADEME participe à la politique de transition énergétique en France. Elle est placée sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ainsi que du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation. L'ADEME travaille dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

« On accompagne les premiers de cordée pour amorcer cette transition énergétique. Cela va nous permettre d'arriver sereinement à l'électrification massive du transport », souligne Xavier-Yves Valère, Chef de mission Fret et Logistique à la DGITM.

Des subventions et aides pour faciliter la transition énergétique des entreprises de transport

Marie Defrance, Adjointe déléguée à la Présidence de la CSIAM (Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle), a présenté dans le détail les deux dispositifs nationaux d'aide ainsi que les critères d'attribution :

- l'appel à projets de l'ADEME avec un budget de 130 millions d'euros en 2024 qui représente de belles opportunités de subventions pour les transporteurs que ce soit pour l'achat, le crédit-bail ou la location longue de véhicules électriques lourds ou pour l'investissement dans des infrastructures de charge. Elle a détaillé les critères d'attribution en soulignant que le critère prépondérant porte sur les gains environnementaux avec 70 % de la note portant sur l'euro investi par tonne de CO₂ évités.

- l'avantage fiscal via le mécanisme de suramortissement qui varie selon le tonnage du véhicule et atteint 40 % pour un véhicule de plus de 16 tonnes, soit une économie sur l'IS de 10 % (taux d'imposition à l'IS de 25 %).

Retrouvez le détail de sa présentation en cliquant [ici](#).

La sobriété permettra une décarbonation réussie

Pour Fabrice Bonnifet, Président du Collège des Directeurs du Développement Durable (C3D) et Directeur Développement Durable & Qualité Sécurité, Environnement du Groupe Bouygues, il faut oser parler de sobriété plutôt que de transition écologique, car la transition écologique donne l'illusion que nous pouvons continuer à utiliser toujours autant de ressources. A l'inverse, il faut que tous, chargeurs comme transporteurs, revoient leurs priorités, réfléchissent à ce qui est vraiment utile, afin d'avoir des activités plus raisonnées. Ce n'est pas seulement passer du tout thermique au tout électrique, cela va bien au-delà.

« On a dépassé les limites depuis longtemps. Si on n'opère pas un vrai virage, trois cinquièmes de la planète sera inhabitable d'ici la fin du siècle avec un réchauffement de 4 à 6 °C », affirme Fabrice Bonnifet, Président du Collège des Directeurs du Développement Durable (C3D) et Directeur Développement Durable & Qualité sécurité, Environnement du Groupe Bouygues

Les énergéticiens doivent avancer ensemble sur l'électromobilité

« Les constructeurs estiment que d'ici 2030, un camion sur deux vendu en Europe sera électrique », rappelle Christelle Vives, Directrice Générale d'IZIVIA, filiale mobilité électrique d'EDF.

En termes de ressources, cette électrification du transport routier lourd devrait entraîner une consommation d'électricité de 7 TWh en 2035 liée à la recharge. « La mise en place d'une infrastructure adéquate est donc essentielle pour anticiper les besoins des transporteurs », souligne Mathieu Soulas, Directeur Nouvelles Mobilités & Marketing de TotalEnergies.

Pour Pierre de Firmas, Directeur Mobilité Electrique d'Enedis, « il est donc primordial que tous les acteurs travaillent de concert ». Outre la question de l'équipement, l'essor de la mobilité électrique nécessitera également de s'appuyer sur des travaux de modélisation notamment pour anticiper, de manière optimale, les besoins en énergie mais également pour une meilleure maîtrise du coût l'électricité. Un poste qui peut influencer sur les coûts totaux de possession (TCO) des véhicules électriques.

« Le smart charging est une bonne solution. En effet, les prix de l'électricité étant volatils, un pilotage intelligent de charge permet de recharger le camion au moment où le kWh est le plus compétitif, et de faire ainsi des économies substantielles sur la facture. Le transporteur peut par ailleurs faire le choix de réinjecter des kW stockés dans les batteries de son véhicule sur le réseau, contre rémunération », explique Christelle Vives, Directrice Générale d'IZIVIA, filiale mobilité électrique d'EDF

Les trois énergéticiens insistent sur le fait que les transporteurs doivent être bien accompagnés pour entamer cette décarbonation de leurs activités, que ce soit pour le choix du bon véhicule pour le bon usage, en passant par la bonne infrastructure de recharge.

En tant que partenaire historique du monde du transport et expert de la mobilité électrique, « TotalEnergies construit une offre adaptée aux besoins de ses clients transporteurs, afin de les accompagner dans leur gestion de flotte et leur transition énergétique tant au dépôt qu' "en itinérance", avec une présence sur les principaux axes du transport de marchandise en France et en Europe », a déclaré Mathieu Soulas, Directeur nouvelle mobilité & Marketing de TotalEnergies. En tant qu'énergéticien, TotalEnergies souhaite ainsi aider la filière à engager sa transition.

« Pour favoriser la décarbonation du transport routier à grande échelle, il est primordial de développer des infrastructures et de proposer aux opérateurs de transport des solutions bas carbone. Fort de notre proximité avec le secteur du transport et de notre forte position dans la mobilité électrique en Europe, TotalEnergies propose des solutions de recharge complètes, de la mise à disposition d'une infrastructure de recharge fiable jusqu'à la gestion optimisée du contrat de fourniture d'électricité », déclare Mathieu Soulas, Directeur Nouvelles Mobilités & Marketing de TotalEnergies.

Pour IZIVIA, l'accompagnement du client sur l'infrastructure de recharge commence par une bonne compréhension du besoin de mobilité, prenant en compte de nombreux paramètres : tournées, kilométrage réalisé, temps de stationnement au dépôt, puissance de charge du camion... IZIVIA propose ensuite une offre clé en main comprenant l'installation des bornes, leur mise en service et un contrat d'exploitation/maintenance pour garantir un excellent taux de disponibilité. Enfin, avec l'aide de DREEV, filiale EDF spécialisée dans le smart charging, le pilotage permet de baisser la facture électrique et de charger aux heures où le kWh est le moins carboné.

Passer des mots à l'action

Pour MAN, les véhicules zéro-émission sont prêts. Avec plus de 1 000 MAN Lion's City E produits et la commande récente, par exemple, de 70 bus pour la ville de Montpellier, le constructeur est le leader européen de l'autobus électrique. Dans l'hexagone, MAN a également livré plus de 1 000 utilitaires électriques MAN eTGE. Côté poids lourds, la gamme de camions électriques MAN eTruck comprenant des porteurs et des tracteurs, a fait l'objet de multiples tests en conditions extrêmes et répond à l'ensemble des usages avec des autonomies journalières de 600 à 800 km avec une charge intermédiaire. Les 200 premiers exemplaires des MAN eTGX et MAN eTGS seront livrés d'ici la fin d'année en Europe.

« Il est ainsi grand temps d'agir ensemble pour faire de cette décarbonation une réalité. Le passage au zéro-émission est une nécessité. Chacun doit apporter sa pierre à l'édifice pour permettre la décarbonation. Les constructeurs doivent proposer les produits les plus compétitifs et intégrés, les opérateurs de recharge un maillage et des infrastructures de qualité, les sociétés de financement des solutions sur-mesure. Enfin, transporteurs comme chargeurs doivent oser expérimenter ces solutions et les promouvoir pour les rendre effectives », détaille Jean-Yves Kerbrat, Directeur Général de MAN Truck & Bus France.

Un acteur bien implanté

Avec les premiers véhicules importés en France dès 1960 via SAVIEM, puis l'ouverture de la filiale en juillet 1980, MAN Truck & Bus France compte aujourd'hui 67 000 véhicules en circulation dans l'hexagone. À fin 2023, les parts de marché du constructeur représentent 9,4% des immatriculations de camions, 11,7% des bus & cars et 2,4% des vans. Soit un total de 7 899 véhicules immatriculés en un an dans le pays. Pour servir ses clients, MAN Truck & Bus France s'appuie sur 113 points de service. Le constructeur investi fortement (plus de 200M€ en 10 ans) et prévoit 200M€ supplémentaires d'ici 2030 afin de dynamiser son réseau et l'étendre à 121 points de service.

* <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-des-transport-edition-2023?rubrique=56&dossier=1337>

MAN Truck & Bus est l'un des principaux fabricants de véhicules industriels et fournisseurs de solutions de transport en Europe, avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 11 milliards d'euros (2022). Sa gamme s'étend des utilitaires, camions,

autobus/autocars et moteurs au gaz/diesel aux services associés pour le transport de personnes et de marchandises. MAN Truck & Bus est une société de TRATON SE et emploie plus de 35 000 personnes dans le monde.