

Télématique en 2030 : quels sont les enjeux pour le transport et la logistique ?

Annick Renoux, Directrice des Régions France et Benelux
pour Webfleet,
filiale de Bridgestone Mobility Solutions

Connecté, Autonome, Partagé et Electrique (CASE), l'avenir du secteur transport et logistique est porté par l'avancement technologique et l'adoption croissante de systèmes d'information embarqués.

D'ici 2030, 100 % des nouveaux véhicules seront nativement connectés. Pour répondre aux défis actuels du secteur, la télématique adresse les problématiques suivantes : augmentation des CAPEX & OPEX, pénurie et fatigue des chauffeurs, inadéquation de l'offre et de la demande, faible utilisation des actifs et adaptation nécessaire et rapide à la transition énergétique.

L'expansion des applications télématiques (géolocalisation, caméra embarquée, IA et aide à la conduite) ouvrent la porte à de nouveaux modes de croissance. La digitalisation du secteur transport via les camions connectés devrait évoluer vers la création de services à la demande (« Truck as a service »). A terme, cette digitalisation favorisera l'émergence de plateformes centralisées ("Big players") au cœur d'un secteur de plus en plus défragmenté.

La normalisation et la généralisation de la conduite autonome d'ici 2030 dépendra de l'évolution du cadre technologique et légal. La tendance va vers une mise en œuvre progressive de niveaux d'autonomie de plus en plus avancés, classés de 0 à 5 par la Société des Ingénieurs (SAE) : 1 sans les pieds, 2 sans les mains, 3 sans les yeux, 4 sans attention. Le niveau 5 équivaut à un niveau d'autonomie totale avec transfert de responsabilité vers la machine.

Au-delà de l'aspect technologique et législatif, se pose la question de la viabilité économique et du coût au kilomètre du camion autonome. Le roulage de point à point entre grands centres logistiques émerge comme un premier cas d'usage possible pour la conduite autonome. Son adoption devrait être progressive et réservée à certains usages spécifiques comme le roulage en convoi ("platooning") longue distance sur autoroute. La première étape probable étant qu'un conducteur prenne le volant du tracteur de tête, suivi par 2 à 3 tracteurs en conduite autonome.

D'ici 2030, le fret routier en Europe devra réduire de 45 % ses émissions de CO2 et répondre aux objectifs fixés par la Commission européenne. Tous les acteurs de la chaîne de valeur (transporteurs, constructeurs, gouvernements, exploitants d'infrastructures) ont pour ambition de jouer leur rôle dans la quête du zéro émissions. En pratique, la course à la neutralité carbone dépend aujourd'hui de deux options : la batterie électrique et l'hydrogène.

En l'état actuel de la technologie, les poids lourds électriques alimentés par batterie semblent mieux adaptés aux trajets courts, urbains et régionaux. Leur adoption sur autoroute se heurte à la question de l'autonomie, du poids des batteries et de la puissance électrique nécessaire pour satisfaire les besoins de recharge simultanés d'un grand nombre de camions.

Pour pallier la problématique des batteries, des projets "d'autoroute électriques" alimentés par caténaires sont à l'étude. Une portion de test de 2 kilomètres devrait voir le jour d'ici 2026 en France. Mais la viabilité du modèle économique reste à définir.

Souvent évoqués comme solution, les camions à hydrogène répondent aux besoins théoriques des trajets autoroutiers. Les piles à hydrogène sont toutefois coûteuses et il faudrait investir à très grande échelle dans la production et l'infrastructure de l'hydrogène pour en faire une option viable.

A l'horizon 2030, la digitalisation accrue du secteur transport donnera vie à un écosystème plus centralisé, optimisé et durable. L'adoption à grande échelle de la télématique verra l'éclosion de nouveaux modèles économiques et de flottes pilotées par la donnée. Nous sommes en train de bâtir les fondations d'une transition réussie, reste à l'ensemble des acteurs et parties prenantes à la faire émerger de la plus belle des manières.