



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**AMBITION
FRANCE
TRANSPORTS**

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

**LIVRET
DE
DIAGNOSTIC**

MAI 2025

ATELIER
n°4

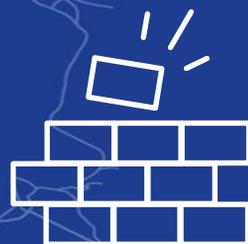
Report modal et transport de marchandises

Sommaire

1. Introduction	P. 3
• Enjeux de la conférence	P. 4
• Calendrier général	P. 5
• Objectifs du livret	P.6
2. Présentation de l'atelier « Report modal et transport de marchandises »	P. 7
• Cadre de réflexion	P. 8
• Questions à aborder dans le cadre de l'atelier	P. 10
• Éléments d'état des lieux et de diagnostic	P. 11
3. Modalités d'organisation des travaux de l'atelier	P. 24
• Modalités d'organisation	P. 25
• Séquencement des travaux	P. 26
• Liste des participants	P. 27



Introduction



Enjeux de la conférence

La définition d'un modèle pérenne de financement constitue un enjeu décisif pour l'avenir des mobilités. Le secteur des transports est en effet confronté à de nombreux défis qui vont nécessiter des nouveaux investissements significatifs :



Le bon état et la disponibilité des infrastructures



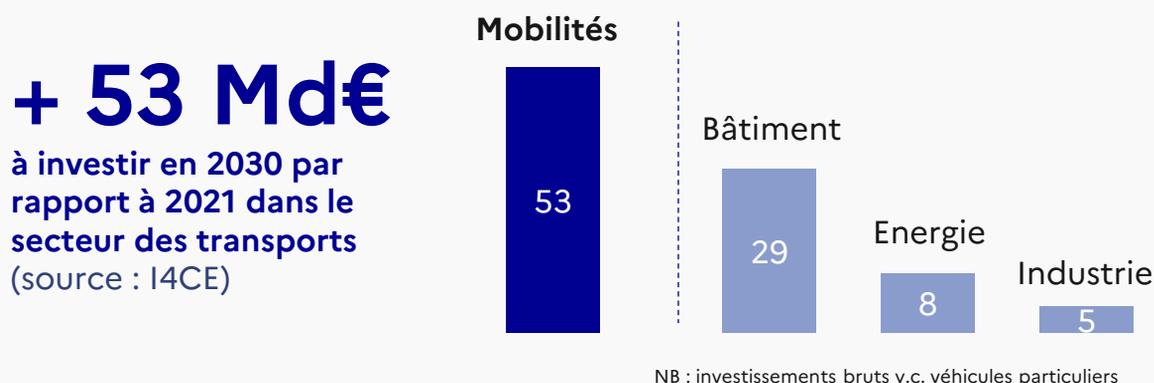
La décarbonation des transports et leur adaptation au changement climatique



Le besoin de mobilité des Français

Ainsi, le secteur des mobilités est celui qui nécessitera le plus de financements supplémentaires par an d'ici 2030 pour atteindre les cibles définies dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC3) tout en tenant compte d'un contexte budgétaire contraint.

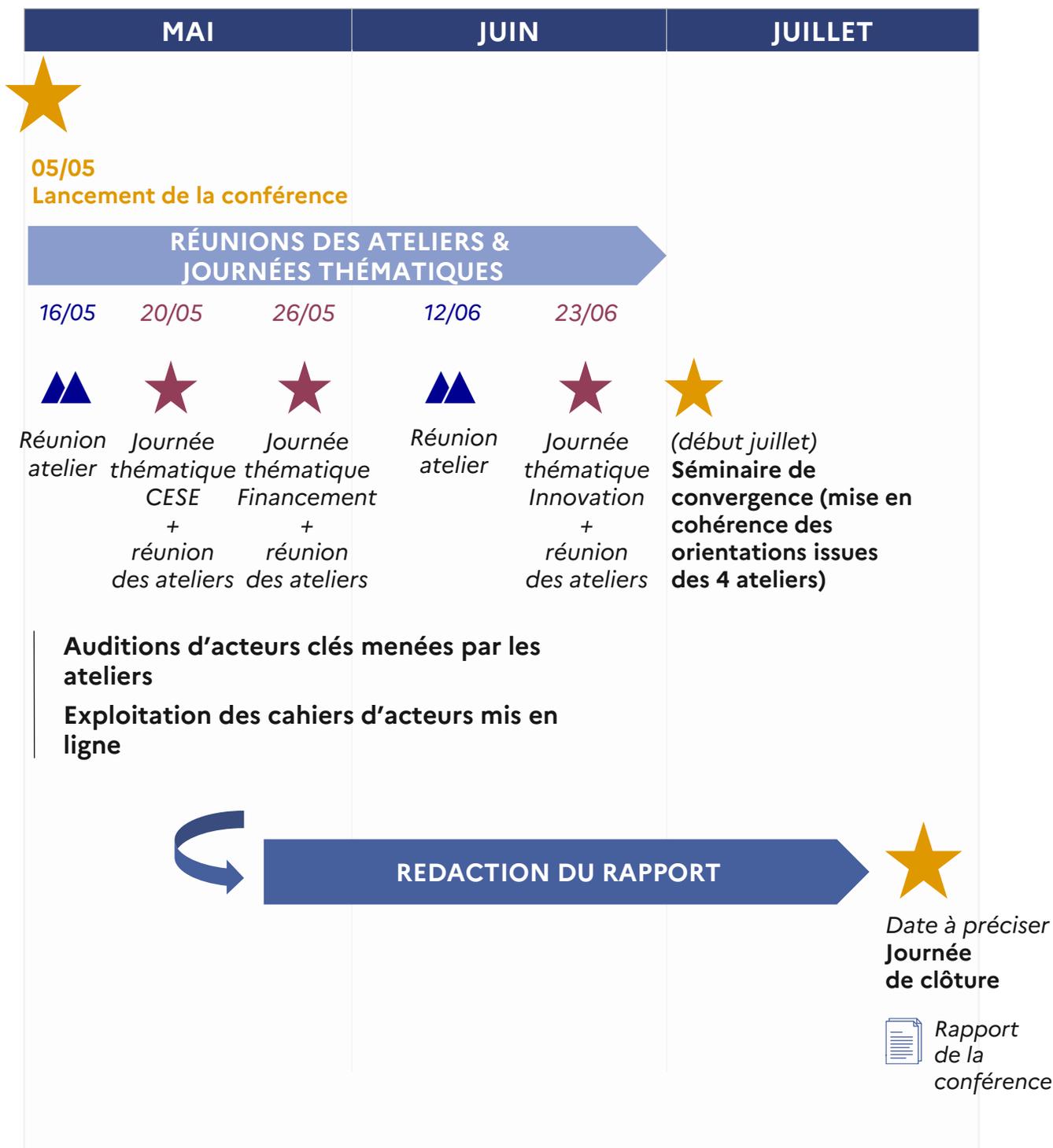
Besoins d'investissement supplémentaires annuels en 2030 pour atteindre les cibles climatiques de la SNBC3 (en Md€)



Le Premier ministre a souhaité mobiliser l'ensemble de l'écosystème des mobilités autour d'une conférence nationale de financement des mobilités. Structurée autour de quatre grands ateliers thématiques, la conférence doit permettre de mener une réflexion stratégique sur les besoins d'investissement dans les transports à horizon 20 ans, leur priorisation, la répartition possible de leur prise en charge ainsi que les leviers mobilisables pour les financer.

Calendrier général

Pour mener à bien ces travaux la conférence « Ambition France Transports », se déroulera de mai à juin 2025, pour une finalisation des travaux courant juillet.



Objectifs du livret

Le présent livret a pour vocation de fournir aux participants **un socle commun d'informations et de données liées aux besoins d'investissement et aux modalités de financement** en amont des travaux de l'atelier.

Il permet d'assurer une **compréhension partagée des constats et des enjeux** ainsi que de structurer les discussions.



TROIS OBJECTIFS PRINCIPAUX :

ORGANISER LA
RÉFLEXION AUTOUR
DE GRANDES
QUESTIONS

- Proposition de **questions structurantes** pour guider les débats de l'atelier

ÉTABLIR UN ÉTAT
DES LIEUX FACTUEL
ET DOCUMENTÉ

- Présentation des **tendances et dynamiques passées et actuelles** (état des infrastructures, niveau des investissements, sources des financements, etc.)
- Identification des **principaux besoins d'investissement** et des **enjeux associés**

PRÉSENTER LES
MODALITÉS
D'ORGANISATION

- Partage des **modalités pratiques** (rôle des parties prenantes, séquençage des travaux) relatives à l'organisation des travaux de la conférence

2

Présentation de l'atelier « Report modal et transport de marchandises »



Cadre de réflexion (1/2)

Le transport de marchandises en France constitue un pilier essentiel de l'économie française, en assurant l'approvisionnement des territoires, la compétitivité des filières industrielles et agricoles ainsi que le bon fonctionnement du commerce intérieur comme transfrontalier. En 2023, il représentait ainsi **331 milliards de tonnes-kilomètres**. A cet égard, la France est d'ailleurs un **pays de transit** puisque les PL et VUL étrangers représentaient 37% du transport de marchandises (en t-km) en 2023¹.

Le transport routier est le principal moyen de transport de marchandises en France, représentant environ **89% du volume total en 2023¹**. Le fret ferroviaire et le transport fluvial peinent à s'imposer, malgré leurs performances environnementales supérieures tandis que le transport combiné progresse, mais représente une faible part des trafics. Si la domination du mode routier est un phénomène européen, la France est particulièrement concernée. En effet, la part modale du **fret ferroviaire est deux fois plus faible que la moyenne européenne** : il assure en France 9 % du transport de marchandises, contre 17% en moyenne dans l'UE², avec néanmoins de grandes variations (4% pour l'Espagne, 9% pour le Royaume-Uni, 12% pour l'Italie en 2022 et 20% pour l'Allemagne²) ; il en va de même pour le **transport fluvial** (2,3% en France contre 5,5% en moyenne européenne).

Ce recours massif au routier fait du fret l'un des secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre, pesant près de **13% des émissions nationales**. S'y ajoutent de nombreuses autres **externalités négatives** : congestion, nuisances sonores, dégradation de la voirie, accidents de la route.

La troisième stratégie nationale bas-carbone (SNBC3) vise la décarbonation complète du secteur des transports à horizon 2050, avec comme point d'étape une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 28% en 2030 par rapport à 2015. Concernant le transport, elle porte trois grandes ambitions : **optimiser l'utilisation des véhicules en termes de volume et de poids de marchandises chargées** (augmentation du taux de chargement actuel des poids lourds de 9,8 à 12 tonnes par véhicule en 2050), **verdier les motorisations**, notamment par l'électrification de 12% de la flotte de poids lourds en 2030 et **augmenter les parts modales du transport de marchandises par le rail et le fluvial, notamment pour les transports longue distance** (doublement de la part modale du fret ferroviaire pour atteindre 18% à horizon 2030, contre 9% en 2019, et hausse du trafic fluvial de 50% sur la même période).

Cadre de réflexion (2/2)

Ce recours privilégié à la route s'explique notamment par les éléments suivants :

- **les modes de fret ferroviaire** (massif, combiné et wagon isolé) **souffrent d'un défaut de compétitivité hors-prix par rapport au mode routier** : le fret ferroviaire est considéré par les chargeurs comme **moins souple, régulier et ponctuel** que le mode routier, en raison notamment d'enjeux de qualité de service, de prévisibilité, du manque de certaines infrastructures ou encore de régularité. Le fret fluvial souffre d'un réseau grand gabarit encore peu connecté et d'un effet d'image sur les aléas climatiques et l'état du réseau.
- **les conditions de prix**, selon les segments de marchandises. Les aides à l'exploitation renforcées récemment pour soutenir le fret ferroviaire (370 M€ en LFI 2025) n'ont pas à ce stade permis une hausse de la part modale.

L'atelier pourra donc faire des propositions pour améliorer la compétitivité des modes massifiés.

La hausse du report modal nécessitera également des investissements significatifs dans les infrastructures, qui ont été récemment précisés par la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, qu'il s'agisse de régénération du réseau ou de son développement. En parallèle, la Cour des comptes estime de **180 à 400 M€ par an les besoins pour régénérer et moderniser le réseau fluvial**. L'atelier pourra préciser la répartition entre financeurs de ces investissements et leur mode de réalisation.

Enfin, l'électrification des poids lourds constitue un enjeu décisif des prochaines années car, malgré la hausse souhaitée du report modal, le transport routier demeurera dominant. Les objectifs ambitieux fixés par la SNBC en la matière supposent des investissements significatifs dans les bornes de recharge et le renforcement des outils d'incitation à l'électrification pour tous les acteurs de la chaîne de valeur, que l'atelier pourra préciser.

La conférence nationale de financement des mobilités doit ainsi permettre aux parties prenantes de proposer les orientations de moyen terme sur le report modal et le transport de marchandises qui viseront notamment à :

- proposer des orientations pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et fluvial ;
- préciser les besoins d'investissement dans les infrastructures massifiées, leur répartition entre financeurs et leur mode de réalisation ;
- accélérer l'électrification du transport routier de marchandises.

Questions de l'atelier

Les travaux de l'atelier n°4 « Report modal et transport de marchandises » pourront se structurer autour des enjeux suivants :

1 Modèle économique du fret ferroviaire et fluvial

- Quel **bilan de la compétitivité du fret massifié** (ferroviaire et fluvial) ?
- Quels **leviers** (prix et hors prix) **pour accroître la part modale** du fret ferroviaire et fluvial ?
- Quelle **efficacité des aides** mises en place en soutien au fret massifié ?

2 Besoins d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et fluviales

- Quels besoins d'investissement dans la **régénération** et la **modernisation** du **réseau fluvial** ? Quelle **répartition du financement** entre acteurs et quel mode de réalisation ?
- Quels **besoins d'investissement pour le fret ferroviaire** ? Quelle **répartition du financement** entre acteurs et quel mode de réalisation ?

3 Développement des poids lourds électriques

- Quels leviers pour **répartir le surcoût de l'électrification des poids lourds** sur l'ensemble de la chaîne de valeur ?
- Quel modèle économique pour **poursuivre le déploiement des bornes** au dépôt, en itinérance et à destination ?

4 Gouvernance du fret et de la logistique

- Comment améliorer la **gouvernance de la logistique en zone urbaine** ?
- Comment **davantage intégrer les ports** dans le développement des modes massifiés ?

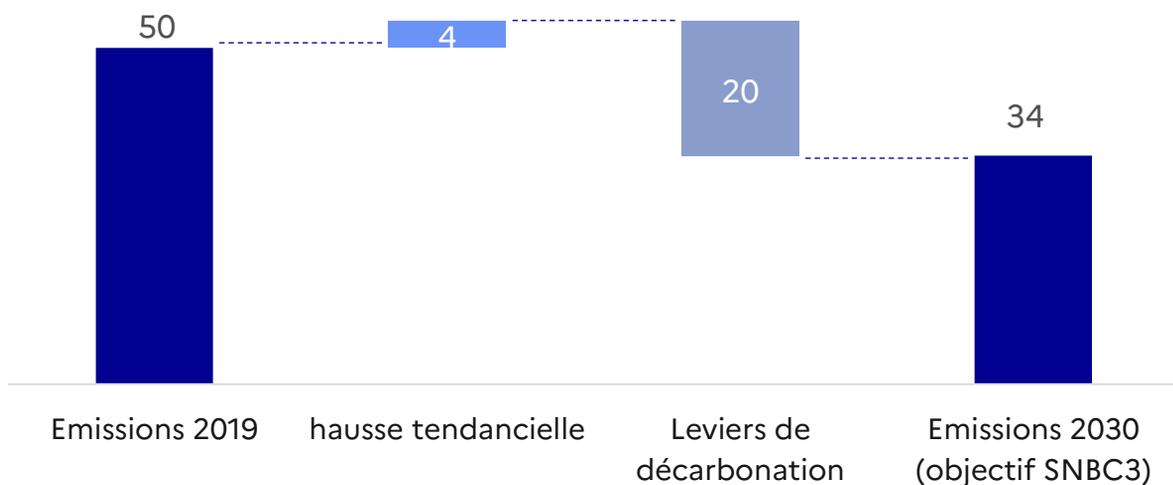
Etat des lieux général

État des lieux actuel des infrastructures de transport de marchandises (1/2)

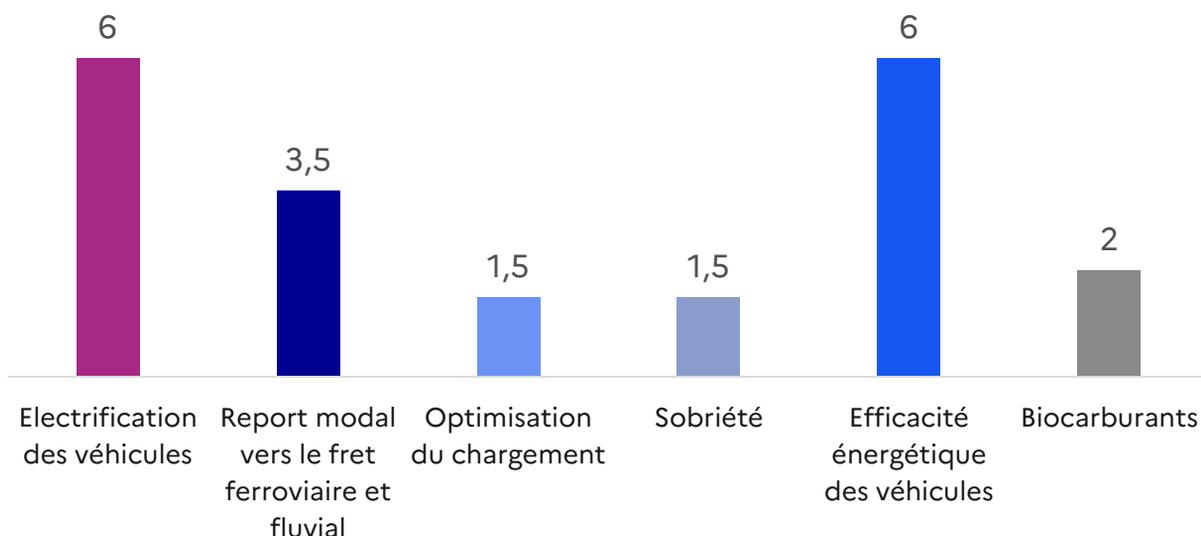


La SNBC3 ambitionne une **baisse des émissions de CO2 du transport terrestre de marchandises de 16Mt CO2eq d'ici 2030** par rapport à 2019

Source : SNBC3



Objectif de baisse des émissions de CO2 pour le transport terrestre de marchandises à horizon 2030 prévus par la SNBC3 (MtCO2e)



Poids des différents leviers de décarbonation du transport terrestre de marchandises entre 2019 et 2030 (MtCO2e)

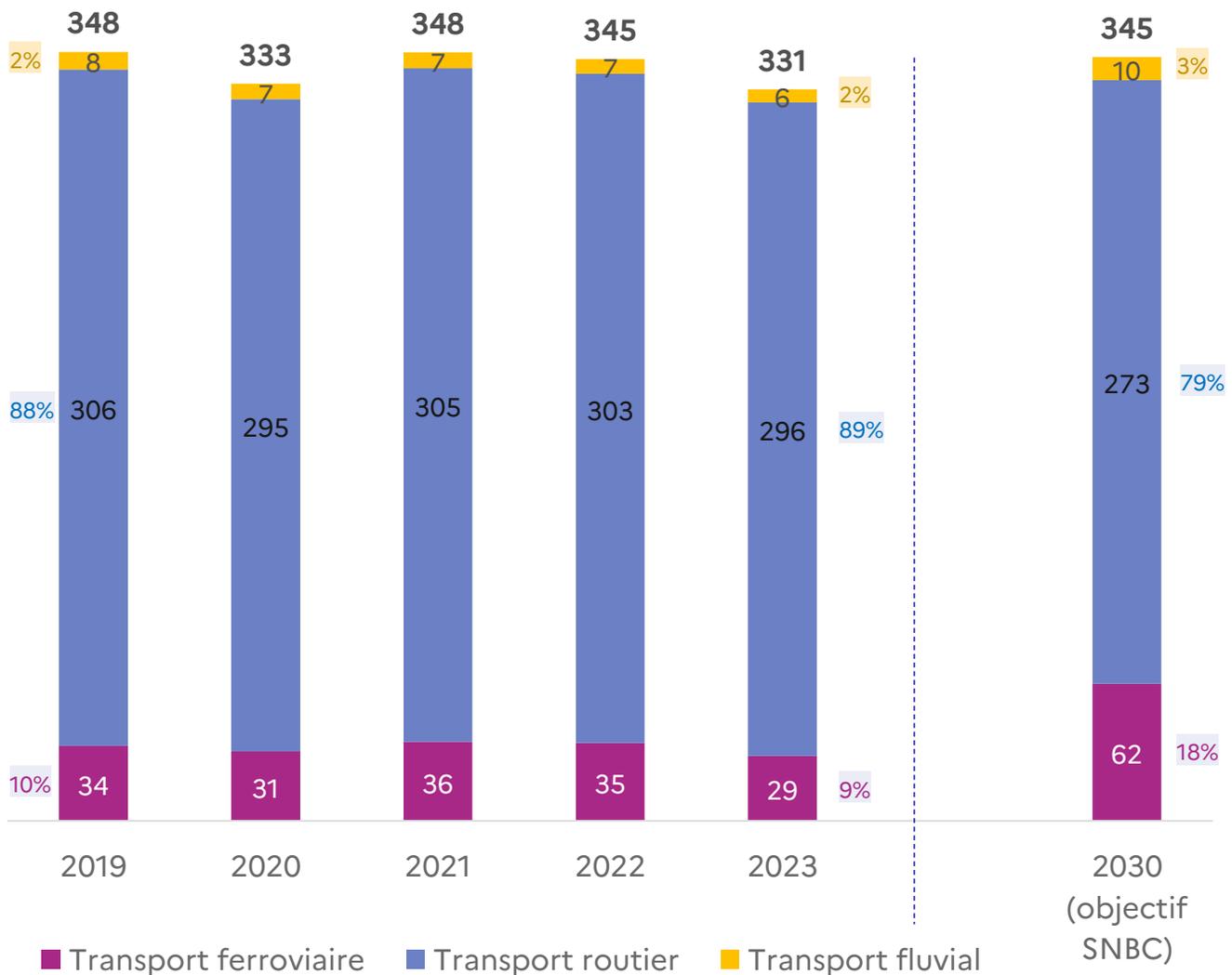
Etat des lieux général

État des lieux actuel des infrastructures de transport de marchandises (2/2)



Cependant, les tendances d'évolution des parts modales du transport routier vs transport ferroviaire et fluvial **ne permettent pas actuellement d'envisager facilement une atteinte des objectifs 2030**

Source : SGPE



Evolution de la demande en transport de marchandises totale (Md t.km) et des différentes parts modales entre 2014 et 2023

Note : L'année 2023 a été marquée par une inflation encore significative et des troubles sociaux en lien avec la réforme des retraites, générant un ralentissement de l'activité économique française. Par conséquent, l'activité des transports ferroviaire et fluvial de marchandises diminue ainsi que, dans une moindre mesure, celle des transports routiers et maritimes de marchandises.

Focus par enjeu

1 Modèle économique du fret ferroviaire et fluvial (1/2)

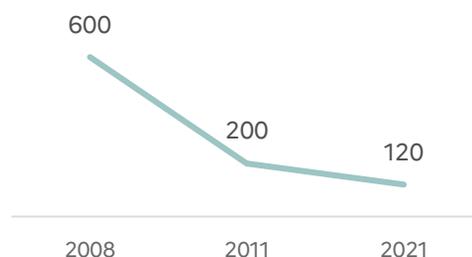


Une évolution du trafic ferroviaire contrastée entre les segments



Evolution du transport ferroviaire de fret par segment de marché (en tonnes/km) (source : ART)

Note : ralentissement 2023, voir page 12.



Evolution du recours au wagon isolé (en milliers de wagons par an) (source : AUTF)



Le modèle économique et le champ de pertinence du fret ferroviaire dépendent largement des situations et des segments de fret

Le fret ferroviaire souffre d'après les chargeurs d'un défaut de compétitivité hors-prix par rapport au mode routier, considérant le service moins souple, régulier et ponctuel que le mode routier.

La compétitivité-prix du fret ferroviaire par rapport au mode routier est variable selon les distances parcourues, la localisation des entrepôts et des hubs logistiques et la capacité des chargeurs à massifier leurs flux.

Le transport combiné dispose d'un gisement de trafic important et connaît une nette hausse de trafic. Il se trouve néanmoins en concurrence plus directe avec le mode routier.



Le fret ferroviaire a bénéficié de 335 M€ d'aide à l'exploitation en 2024

Ces aides concernent tous les types de fret, et incluent (i) la prise en charge par l'Etat d'une partie des redevances ferroviaires pour l'ensemble des trafics (210 M€ en 2024) (ii) une aide financière aux services de wagons isolés (78 M€ en 2024) et (iii) une aide à l'exploitation du transport combiné (47M€ en 2024). Ces aides ont été renforcées à partir de 2021.

La conjoncture macro-économique depuis 2022 a entravé le fret ferroviaire. Les prochaines années devront, sous réserve des conditions économiques, permettre d'évaluer l'efficacité de ces aides pour maintenir et développer durablement les trafics.

Focus par enjeu

1 Modèle économique du fret ferroviaire et fluvial (2/2)



Un trafic de transport fluvial en décroissance qui s'explique notamment par certains facteurs grevant sa compétitivité



Évolution du transport fluvial de marchandises (milliards de tonnes-kilomètres)

La part nationale du fluvial est cependant un indicateur imparfait s'agissant d'un mode centré sur les grands fleuves. Il représente ainsi environ 15% de part modale sur l'axe Seine, notamment sur les céréales en lien avec la spécialisation du port de Rouen, même si cela reste très en deçà des parts modales observées aux Pays-Bas (de l'ordre de 40%).

Un mode de transport vertueux sur le plan environnemental qui peut souffrir d'un manque de compétitivité lié à :

- Un besoin de modernisation d'infrastructures pour améliorer la fiabilité du réseau, tendre vers une ouverture 24h/24 sur le grand gabarit
- Un déficit de visibilité de l'offre et un manque de partage des données
- Des services moins fréquents et souples que le transport routier
- Une réponse logistique fiable et massifiée centrée sur quelques marchés cœurs (produits agricoles, BTP, etc.) et qui a souffert de la désindustrialisation du pays



La future stratégie nationale fluviale pose comme objectif d'accroître la compétitivité économique du fluvial

- **Renforcer le modèle économique** du transport fluvial
- **Rendre plus lisible l'offre massifiée** aux chargeurs et créer de nouvelles opportunités par la commande publique
- **Renforcer le suivi économique** du secteur et le partage de données entre les acteurs
- **Stimuler la compétitivité** du transport fluvial dans les **ports maritimes**
- **Développer les financements** afin d'accélérer le verdissement et la modernisation de la flotte fluviale.

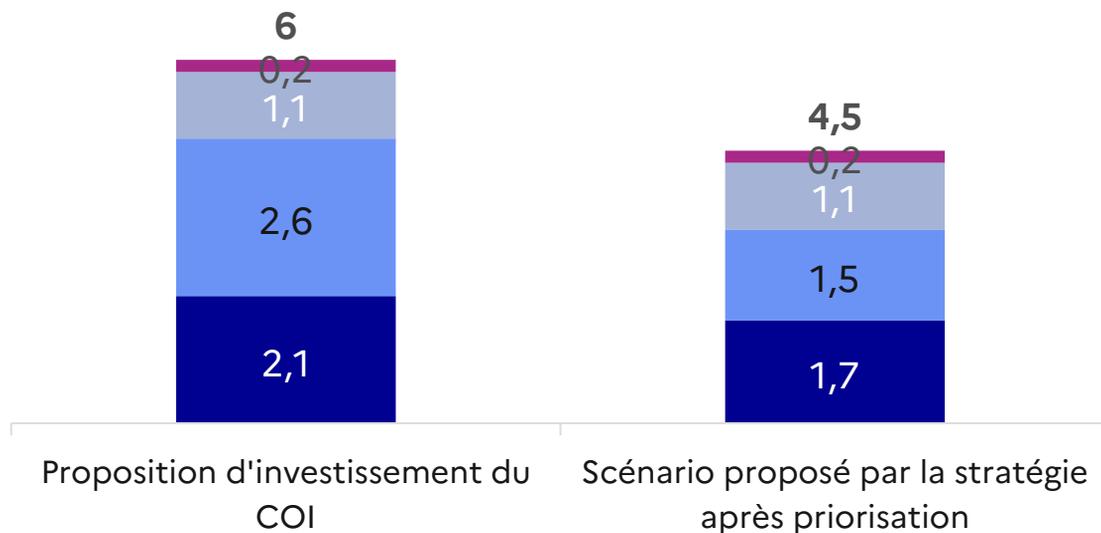
Focus par enjeu

2

Besoins d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et fluviales (1/3)



La **Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire** a mené un travail d'**identification et de priorisation des investissements** dans le fret ferroviaire pour atteindre les parts modales de la SNBC3



- Développement de système numérique
- Augmentation de la capacité des terminaux existants de transport combiné et création de nouveaux terminaux
- Modernisation du réseau
- Regénération

Besoins d'investissements identifiés par les acteurs (SNCF Réseau, opérateurs de fret ferroviaire, etc.) et besoins d'investissements retenus dans la stratégie élaborée par la filière après priorisation (Md€) sur la période 2023-2032

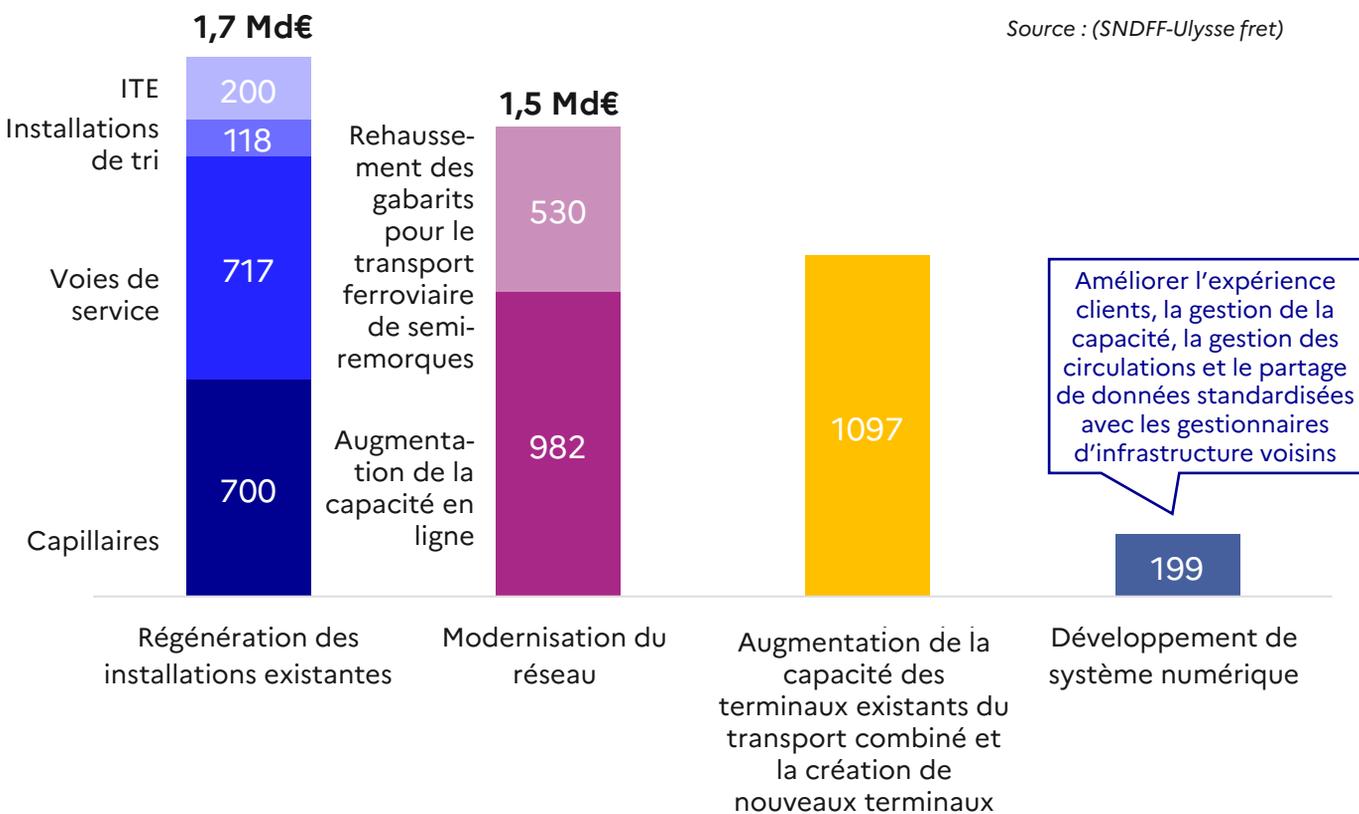
La conférence pourra se prononcer sur une priorisation plus fine de ces investissements en fonction des grands scénarios privilégiés : développement des infrastructures, atteinte des objectifs écologiques, qualité et résilience des infrastructures existantes, déplacements du quotidien, régénération ciblée des réseaux. Il convient néanmoins de souligner que certains investissements (notamment la modernisation du réseau pour le mettre au gabarit européen) sont des obligations européennes (règlement RTE-T).

Focus par enjeu

2 Besoins d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et fluviales (2/3)



Différentes catégories d'investissement qui peuvent servir à développer un seul ou plusieurs segments du transport ferroviaire

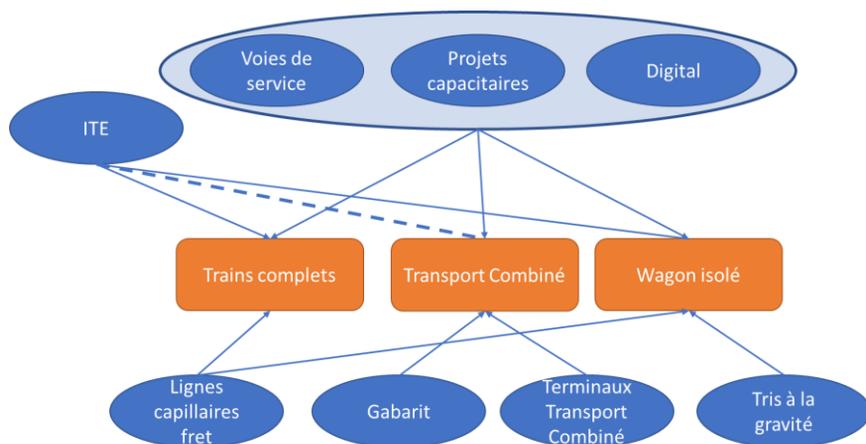


Améliorer l'expérience clients, la gestion de la capacité, la gestion des circulations et le partage de données standardisées avec les gestionnaires d'infrastructure voisins

Investissements nécessaires d'ici 2032 (M€)



Ces investissements ont un impact sur tout ou partie des segments de transport ferroviaire.



Impact des différentes types d'investissement sur les segments de transport ferroviaire

Focus par enjeu

2

Besoins d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et fluviales (3/3)



Un sous investissement structurel dans la régénération du réseau fluvial qui entraîne une baisse de sa qualité et de sa disponibilité

Le rapport de la Cour des comptes de janvier 2025 sur l'entretien des voies navigables souligne **une dégradation du réseau fluvial, avec les deux tiers des ouvrages d'art moyennement à fortement dégradés.**

La Cour souligne que cette dégradation se traduit par :

- une croissance du nombre annuel de jours d'arrêt et de restriction de navigation ;
- l'arrêt de l'exploitation de plusieurs itinéraires en petit gabarit ;
- une perte de fiabilité du réseau, surtout le petit gabarit.

L'Etat, par le biais de l'AFITF, consacre désormais **170 M€ par an de subventions à l'investissement dans la régénération et la modernisation du réseau**, à travers un contrat d'objectif et de performance sur une durée de 10 ans.



Un besoin d'investissement pour la régénération et la modernisation du réseau fluvial estimé entre 180 M€ et 400 M€/an selon les scénarios d'un audit indépendant

Source : Cour des Comptes d'après données VNF



Investissements régénération/modernisation de VNF (Contrat d'objectifs et de performance) par rapport aux références de l'audit Mensia actualisées en €₂₀₂₃

Focus par enjeu

3 Développement des poids lourds électriques (1/6)



Les poids lourds électriques constituent la technologie la plus vertueuse sur le plan environnemental (émissions de CO₂ et pollution de l'air)

Poids lourds électriques : des réductions d'émissions de CO₂ de l'ordre de **70%-90%** avec un mix électrique décarboné, et **45%-65%** avec un mix moyen européen actuel, y.c. en prenant en compte la production des batteries

Poids lourds au B100, HVO et GNV : aucun potentiel décarbonant significatif à l'échappement ou sur le cycle de vie n'est observé dès lors que sont intégrés à l'analyse :

- tous les impacts directs et indirects lors du cycle de vie (changement d'affectation des sols indirect et impact sur la déforestation pour les biocarburants liquides de première génération, fuites de méthane dans la chaîne de valeur gazière pour le GNV) ;
- les contraintes physiques sur les gisements de biomasse (limites de la croissance des biocarburants de première génération et faibles gisements réels de ceux de seconde génération), ainsi que la priorisation des usages énergétiques dans d'autres secteurs et la concurrence avec les usages alimentaires directs ou indirects ;
- la répartition actuelle des ressources énergétiques entre origines fossiles et renouvelables (97% de l'énergie utilisée pour avitailler les camions BioGNV/GNV provient de gaz fossile, seulement 3% de biométhane/biogaz) ;
- une vision à l'échelle du parc et non d'un seul véhicule, pour tenir compte des possibles effets de « vase communicant » (le fléchage du biodiesel à base de colza français vers le B100 se fait au détriment de la part de colza français pour le B7).

En matière d'émissions de polluants atmosphériques, les poids lourds électriques offrent un très net avantage par rapport au diesel, grâce à l'absence de combustion moteur (aucune émission de NO_x, moins de particules fines). Inversement, l'utilisation de carburants biodiesels exclusifs (B 100 HVO) est associée à des niveaux d'émissions très proches du B7 sur les différents types de polluants, à véhicule et conditions d'utilisation équivalents. Pour le GNV un gain modéré est constaté sur les Nox ; sur les autres polluants (particules fines, CO, HC), les résultats sont cependant équivalents ou plus élevé que ceux du B7.

Sources : DGE, DGEC



Les poids lourds électriques possèdent également un avantage net en termes de souveraineté par rapport aux autres technologies

Sources : DGE, DGEC

En termes de **souveraineté industrielle**, 80% des poids lourds électriques vendus en 2024 ont été assemblés en France, contre 40% pour les PL diesels, 75% pour les PL au B100 et 10% pour les PL au GNV.

En termes de **souveraineté sur les ressources énergétiques** :

- les poids lourds électriques consomment une **électricité produite à 100% en France**
- le HVO consommé en France est **importé à plus de 90% dont 60% en dehors de l'UE** (principalement en Asie)
- Si le B100 est prioritairement fabriqué à partir de ressources françaises, on observe toutefois un **effet de report des importations sur le B7** (70 % des matières premières sont importées, dont 30 % proviennent de pays situés hors de l'Union européenne). Une fois cet effet de vase communicant pris en compte, l'impact positif sur la souveraineté énergétique française est nul
- le **GNV ne repose que sur 3% de ressources produites en France**, le reste étant importé (pour 2023 : 30% de Norvège, 25% des Etats Unis (gaz de schiste), etc.)

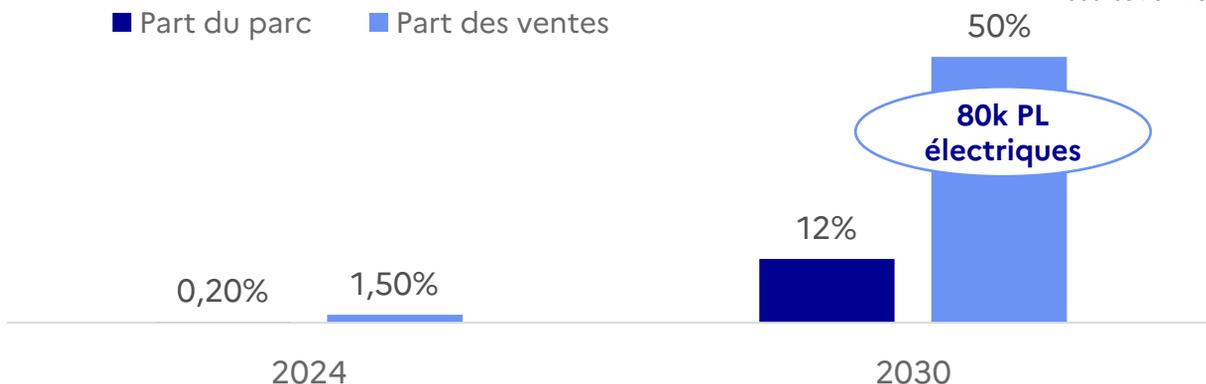
Focus par enjeu

3 Développement des poids lourds électriques (2/6)



La SNBC ambitionne d'augmenter la part des poids lourds électriques dans le parc de 10 points d'ici 2030 pour atteindre 80 000 poids lourds

Source : SNBC3

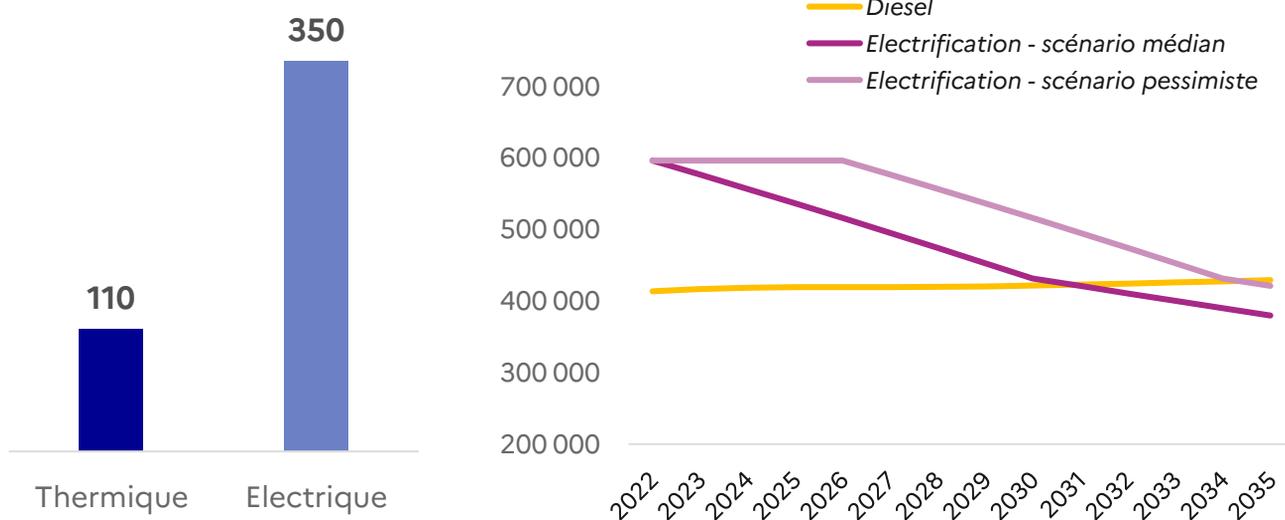


Objectifs d'évolution de la part de poids lourds (PL) électriques dans le parc et dans les ventes dans la SNBC3



Si le différentiel de prix d'acquisition est élevé, le différentiel de coût total de possession (coût pour l'utilisateur sur l'ensemble de vie du véhicule) peut être comblé à moyen terme, notamment en raison du prix plus faible du carburant électrique et de la baisse du prix des batteries

Source : DGITM



Prix d'acquisition d'un tracteur électrique vs thermique (en k€)

Evolution des coûts totaux de possession (TCO) d'un tracteur longue distance diesel et électrique (€)

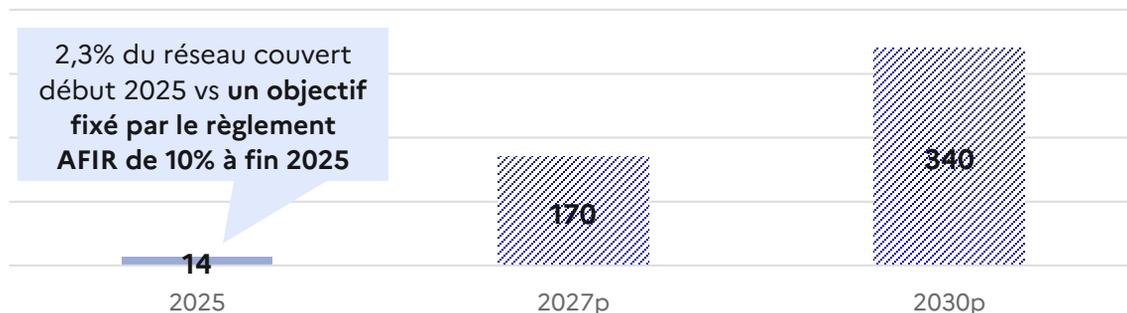
Focus par enjeu

3 Développement des poids lourds électriques (3/6)



Le développement de l'électrification est conditionné au déploiement parallèle d'infrastructures de recharge électrique (IRVE), pour les poids lourds

(source : schéma directeur des installations de recharge électrique le long du réseau routier national)



Evolution du nombre de stations de recharge pour les poids lourds

Note : 1 station = 4 points de charge rapide (400kW) ou 2 points de charge rapide et 1 ultra-rapide (1MW). 170 stations = ~2400 points de charge



Pour les bornes de recharge en itinérance sur le réseau routier national, un besoin d'investissement autour de 450 M€ à horizon 2030, hors coût de raccordement au réseau électrique

Un coût moyen d'investissement est estimé à 1,3M€ par station de recharge, hors coût de raccordement au réseau électrique et hors coût de reconstitution des places perdues sur les aires de service, soit un besoin total d'investissements (notamment privés) de 450M€ à horizon 2030.

L'équilibre économique de la recharge publique PL, qui varie fortement en fonction du trafic et des coûts de raccordement, n'est pas assuré sur de nombreuses aires du réseau routier national.

3,1% = TRI moyen d'une station de recharge PL type AFIR pour une durée d'exploitation de 15 ans, à comparer au taux sans risque (<3,5% à horizon 15 ans) et au TRI des sous-concessions traditionnelles (6-8%)

Trafic PL vs moyenne nationale sur le RRN-C	TRI prévisionnel	Principaux axes concédés concernés
<75%	< -0,1%	A16, A29, A89, A20, A64, A83, A87, A51, A85, A28, A5 (ouest de l'échangeur A5/A26), A77, A49, A41
[75% ; 80%]	[-0,1% ; 0,6%]	A10 (Poitiers-Bordeaux), A11 (hors section Le Mans-Angers), A81, A5 (est de l'échangeur A5/A26), A48
[80% ; 85%]	[0,6% ; 1,3%]	A40, A11 (Le Mans – Angers)
[85% ; 90%]	[1,3% ; 1,9%]	A4, A26, A62, A71

Principaux axes du RRN-C où l'implantation d'IRVE PL nécessite un soutien public

Focus par enjeu

3 Développement des poids lourds électriques (4/6)



Pour les bornes de recharge au dépôt et à destination, un besoin d'investissement, y compris privé, autour de 3 Md€

Bornes de recharge aux dépôts : un besoin d'environ 2,5 Md€

→ hypothèses :

- Trajectoire d'électrification des immatriculations de la SNBC3 (5% en 2025, 13% en 2026, 21% en 2027, 30% en 2028, 40% en 2029, 50% en 2030), immatriculations moyennes de 45k véhicules
- **Ratio borne/véhicule de 0,95**
- **Puissance de la borne : 40kW**
- **Prix d'une borne : 40 000€** (estimation intégrant le chargeur, un coût moyen de génie civil, la pose et la mise en service mais hors coût transformateur et renforcement réseau si nécessaire)

Bornes de recharge à destination : un besoin autour de 500 M€

→ hypothèses :

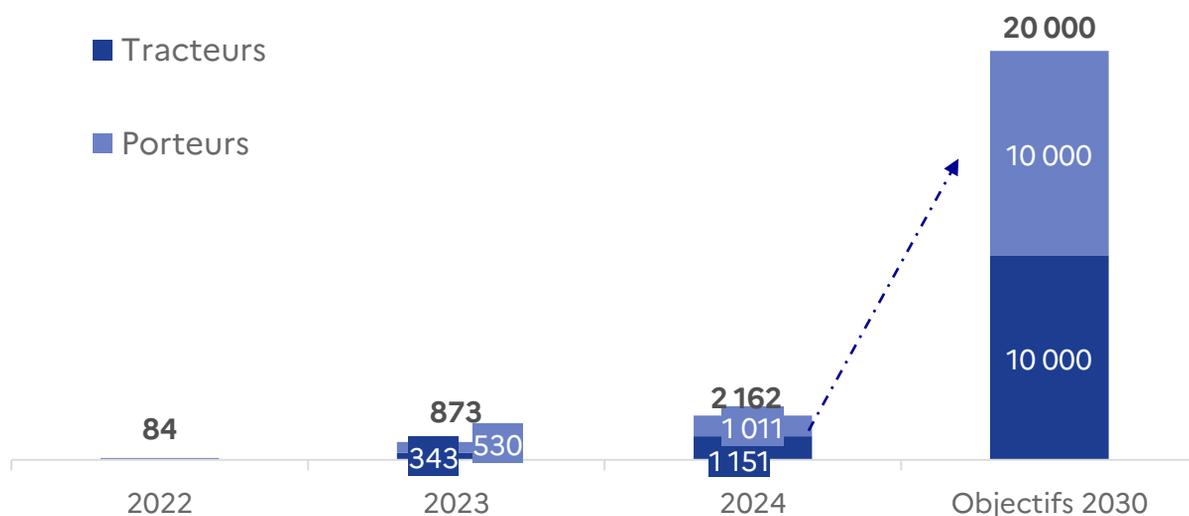
- **550 IRVE dans les zones logistiques denses**
- Une cinquantaine pour parfaire le maillage
- **Une première estimation du coût entre 300 M€ et 500 M€**, selon qu'il s'agisse de recharges rapides ou ultra rapides
- **Une inconnue concernant le coût des raccordements au réseau électrique**, qui peut fortement majorer ces montants

Focus par enjeu

3 Développement des poids lourds électriques (5/6)



Un large soutien public à l'achat déployé, qui pourrait être complété par un renforcement des incitations économiques sur le reste de la chaîne de valeur



Nombre de poids lourds électriques financés via les aides publiques et objectifs de vente de la SNBC en 2030

- **Des fiches CEE qui prennent le relais des AAP en 2025** et permettent de financer de manière plus simple et plus fluide l'achat de poids lourds électriques
- **Des montants d'aides fixés à un niveau proche des aides moyennes accordées dans l'AAP** (~60k€ pour un tracteur, entre 30k€ et 45k€ pour un porteur), qui ne couvrent pas totalement la différence de coûts entre l'électrique et le thermique
- Dans un contexte de forte concurrence sur les prix, même en intégrant les aides publiques, les **coûts totaux de possession des motorisations électriques sont supérieurs à ceux des motorisations thermiques** pour de nombreux cas d'usage
- Afin que les transporteurs soient incités à accélérer l'électrification de leurs flottes en mobilisant ces fiches CEE, **l'enjeu pourrait être de mobiliser le reste de la chaîne de valeur sur le recours aux poids lourds électriques. En particulier, la question de l'incitation des chargeurs (donneurs d'ordre) pourrait être étudiée.**

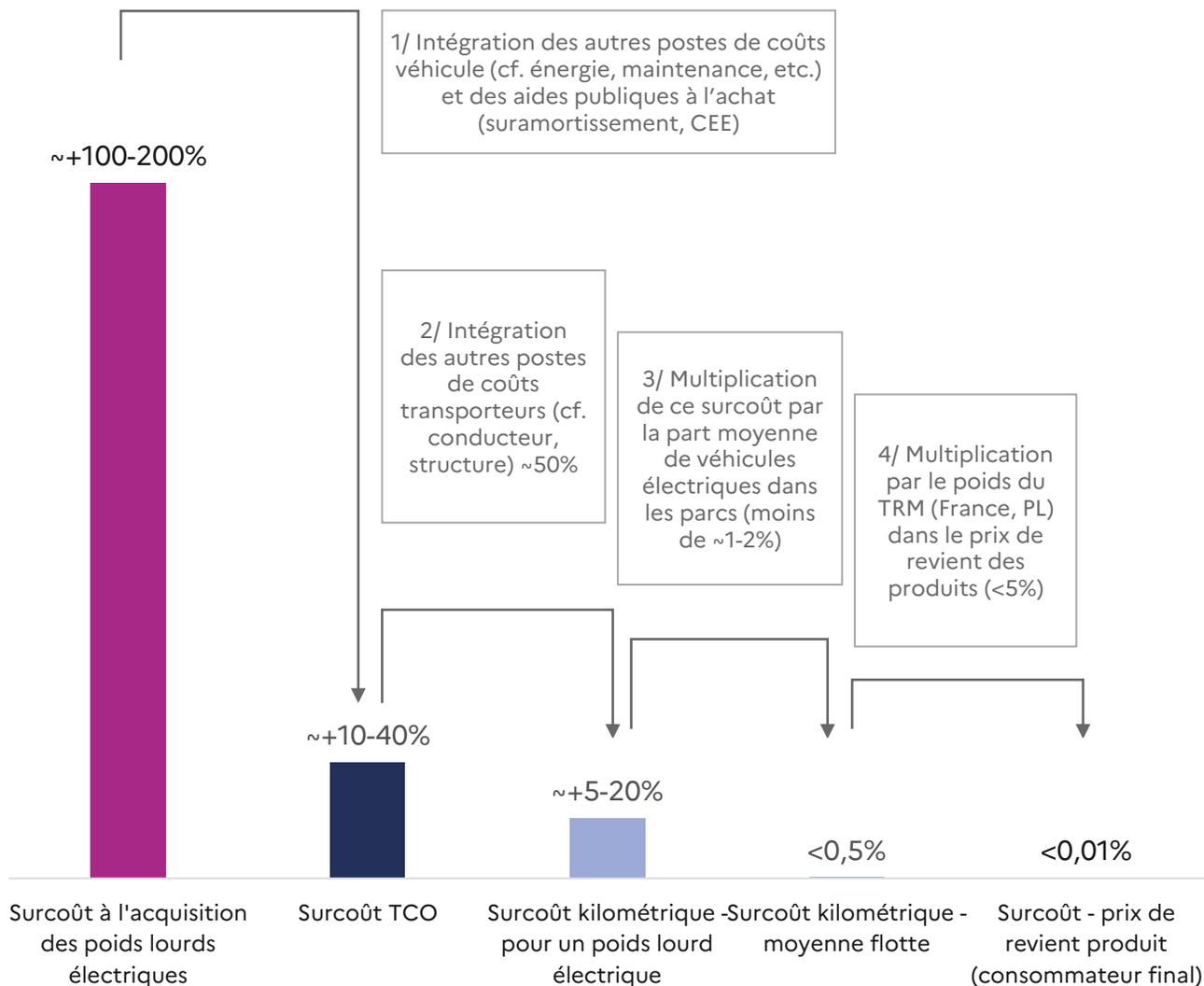
Focus par enjeu

3 Développement des poids lourds électriques (6/6)



Le surcoût des poids lourds électriques représente une très faible part du prix des marchandises

Sources : DGE

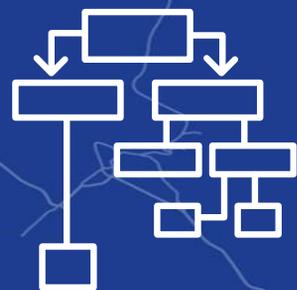


Note : TCO = Total Cost of Ownership – coût complet d'utilisation sur le cycle de vie (comprenant l'achat du véhicule, le carburant/énergie, entretien, maintenance, assurance, etc.)

Illustration de la « dilution » successive du surcoût de l'électrification des flottes de poids lourds du transporteur au consommateur, en raisonnement macro

3

Modalités d'organisation des travaux de l'atelier



Modalités d'organisation



Objectifs

L'atelier « Report modal et transport de marchandises » a pour objectif de d'éclairer les besoins d'investissement du secteur, leurs critères de priorisation et les modalités de financement en encourageant le **partage des points de vue/expériences** entre les parties prenantes.



Modalités

Il est proposé que l'atelier se réunisse **en format plénier a minima cinq fois sous la supervision des deux copilotes (2 réunions de travail ad hoc et trois réunions de travail organisées à la suite des tables-rondes thématiques)**. Les modalités sont les suivantes :



Format : **présentiel (de préférence) ou visioconférence**



Durée : **2h30 heures** avec un livret de diagnostic à disposition



Récurrence : **5 réunions** avec un compte-rendu rédigé pour chaque réunion

- *Remarque : Entre ces intervalles, des **auditions de personnes qualifiées pourront être organisées** selon les besoins exprimés par le groupe, sous la responsabilité des copilotes et des membres de l'atelier intéressés et disponibles. Les comptes-rendus seront rédigés par les rapporteurs.*



Rôle des parties prenantes

CO-PILOTES

Ils jouent un rôle central dans l'**animation** et la **coordination des échanges**. Ils structurent les discussions et veillent à la **participation active des participants**.

PARTICIPANTS

Ils constituent l'élément moteur de l'atelier. Issus de divers horizons, ils **apportent leurs expériences, leurs questionnements et leurs idées**, enrichissant ainsi les débats.

ADMINISTRATIONS

Elles apportent des **éclairages techniques**, **répondent aux interrogations** et **fournissent des données fiables** pour éclairer les débats. Elles assisteront en spectateur aux réunions.

*Remarque : des rapporteurs assisteront aux ateliers pour **rédigier les comptes-rendus de chaque réunion ainsi que le rapport de la conférence.***

Séquencement des travaux

Les travaux de l'atelier « Report modal et transport de marchandises » se structureront autour de 3 séquences principales, qui permettront d'alimenter au mieux les réflexions et d'atterrir sur des résultats en phase avec les attendus de la conférence de financement.



ÉTAPES

DÉTAILS



EN AMONT DES RÉUNIONS



- Réception du livret de diagnostic contenant notamment :
 - un état des lieux du domaine des infrastructures routières
 - les questions qui seront abordées lors des réunions de l'atelier
- Réception de scénarios d'investissement pour alimenter les débats



PENDANT LES RÉUNIONS



- Participation aux échanges autour des questions posées
- Partage des points de vue des parties prenantes
- Elaboration de scénarios et d'hypothèses d'investissement, notamment par rapport aux scénarios proposés initialement



SÉMINAIRE DE CONVERGENCE



- Présentation des conclusions des différents ateliers de la conférence à l'ensemble des participants
- Croisement des perspectives pour enrichir et compléter les propositions
- Synthèse autour d'une proposition de scénarios d'investissement dans les infrastructures de mobilités



Liste des participants

Organisme	Membre	Fonction
Assemblée nationale	Gérard Leseul	Député
Expert	Corinne Blanquart	Vice-présidente Université Gustave-Eiffel
Sénat	Marie-Claire Carrère-Gée	Sénatrice
Régions de France	Roch Brancour	Vice-président
GART	Anne-Marie Jean	Présidente
Université Gustave Eiffel	Lucie Letrouit	Chargée de recherche
SNCF Réseau	Hélène Vasseur	Directrice marketing, commerciale et régulation
VNF	Cécile Avezard	Directrice générale
France Logistique	Maxime Forest	Directeur général
FRET 4F	Raphaël Doutrebente	Président
AUTF	Lionel Lemaire	Administrateur de l'AUTF
Union des ports de France	Claire Merlin	Directrice générale
Union TLF	Olivier Poncelet	Délégué général
OTRE	Jean-Marc Rivera	Délégué général
FNTR	Florence Berthelot	Déléguée générale
E2F	Didier Leandri	Président délégué général



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**AMBITION
FRANCE
TRANSPORTS**

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

Mai 2025