

# Comment décarboner le transport de marchandises en France ?

Une session des Mardis de l'Iddri 4 mars 2020

<https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/conference/comment-decarboner-le-transport-de-marchandises-en-france>



---

*Depuis près de vingt ans, l'Iddri offre à travers ce rendez-vous mensuel accessible à tous décryptages et débats sur les enjeux de développement durable devant être placés au cœur des politiques publiques et des stratégies privées.*

*Le développement durable est l'affaire de tous : scientifiques, politiques, entreprises, société civile. Ces conférences visent à mettre en discussion des analyses d'une grande diversité d'acteurs, en particulier à l'international, afin d'éclairer débats et décisions.*

---

Avec 137 MtCO<sub>2</sub>eq en 2018, le secteur du transport de personnes et de marchandises est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France (environ 30 % des émissions nationales). Près d'un tiers de ces émissions sont dues au transport de marchandises : elles ont progressé depuis les années 1990, tirées par une forte augmentation des échanges et malgré une amélioration de l'efficacité énergétique des moteurs ; puis le choc de la crise financière de 2007-2008 a fait chuter la demande de transport de marchandises et stoppé cette augmentation ; toutefois, depuis dix ans, on observe une stabilisation de ces émissions. Le dernier projet de Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et l'objectif national de « neutralité carbone » portent désormais le niveau d'ambition de réduction des gaz à effet de serre pour le secteur du transport de marchandises terrestres à zéro émission en 2050, soit une décarbonation totale.

Le défi est donc immense pour le transport de marchandises par voie routière, ferrée ou fluviale de marchandises. De nombreuses options restent ouvertes pour permettre l'atteinte de cet objectif : doit-on réduire les échanges de marchandises ? Réduire les distances de transport entre les différents maillons de la chaîne de valeur ? Quelle est la place des modes de transport non routiers,

rail et fluvial, dans la transition ? Quelles sont les différentes technologies bas-carbone de motorisations du parc routier ? Etc.

C'est dans ce cadre que le groupe de recherche du **Deep Decarbonization Pathways**, composé de l'Ifsttar, du Cired, d'EDF R&D et de l'Iddri, a mené un travail sur la décarbonation du transport de marchandises en France pour éclairer certaines de ces questions.

Lors de cette session des Mardis de l'Iddri, l'Ifsttar et l'Iddri présenteront les principaux résultats de l'étude « Trajectoires de décarbonation profonde pour le transport de marchandises en France », puis mettront en discussion certains aspects de la transition avec des interlocuteurs de la DGEC et de SNCF Logistics avant d'ouvrir les questions à la salle.

#### **Les intervenants :**

- **Yann Briand**, Chercheur Climat & Transport, Programme Climat, Iddri
- **Martin Koning**, Chercheur, Laboratoire SPLOTT, Ifsttar
- **Guillaume Gzaignes**, Directeur Innovation et RSE, SNCF Logistics
- **Joseph Hajjar**, Chef du Bureau des émissions, projections et modélisations, MTES-DGEC

Ce séminaire sera modéré par **Lola Vallejo**, Directrice du programme Climat, Iddri

## **Rapport Février 2020**

Télécharger la publication PDF - 2.64 Mo 48 pages

[https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20Iddri/Rapport/202003-rapport%20fret%20FR\\_0.pdf](https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20Iddri/Rapport/202003-rapport%20fret%20FR_0.pdf)

## **Trajectoires de décarbonation profonde du transport de marchandises en France**

Ce document constitue le « rapport descriptif » des scénarios de décarbonation profonde du transport de marchandises en France à l'horizon 2050. Il s'adresse aux différents acteurs de la société qui souhaiteraient découvrir deux histoires cohérentes des principales transformations (sociétales, organisationnelles, technologiques et politiques) menant à la décarbonation de ce secteur ainsi que leurs effets sur un ensemble de dimensions comme le nombre de tonnes transportées, la part du rail, les circulations des véhicules routiers, la demande d'énergie finale ou la place des différents vecteurs énergétiques.

### **Messages clés**

Afin d'exploiter au mieux l'apport innovant de l'approche Deep Decarbonization Pathways pour atteindre la décarbonation complète du transport de marchandises en 2050, deux scénarios ont été construits dans le cadre de cette étude, fondés sur des logiques contrastées d'évolution de la macrostructure économique et sociale. Concrètement, un narratif conventionnel impliquant la poursuite des structures de production-consommation-distribution actuelles est comparé à un scénario de rupture considérant au contraire des changements fondamentaux affectant la structure

de l'économie et de la demande de transport de marchandises. Un souci particulier a été apporté à la compréhension des conséquences de ces scénarios sur l'organisation du système de transport et logistique dans son ensemble, ces thématiques étant peu traitées dans les études antérieures.

Si, conformément à l'approche « backcasting » ici mobilisée, les deux scénarios permettent d'atteindre zéro émission du transport terrestre de marchandises à l'horizon 2050, les piliers de cette décarbonation sont foncièrement différents. Le premier scénario repose essentiellement sur des piliers énergétiques liés à l'amélioration des consommations d'énergie des véhicules et à l'usage exclusif de sources d'énergies décarbonées, et ce malgré une augmentation de la demande de transport de marchandises. Le second scénario repose quant à lui sur une répartition plus équilibrée des efforts entre les différents piliers de la décarbonation et met également l'accent sur les changements potentiels dans la structure de la demande de marchandises, que ce soit en quantités ou en distances parcourues.

Ces deux scénarios de décarbonation totale du transport de marchandises terrestres se distinguent également par leurs conséquences sur d'autres critères de durabilité (accidentologie, usure des routes, congestion, pollution locale, ressources batteries et matériaux, compétition des terres, conditions de travail...).