

Fiche n°8-22

ENVIRONNEMENT

# EQUILIBRE :

## UN PROJET DE TRANSPORTEURS POUR LES TRANSPORTEURS

**DANS UN CONTEXTE ULTRA CONCURRENTIEL**, LE TRM FRANÇAIS DOIT ÉVOLUER ET IDENTIFIER LES FUTURS RELAIS D'AMÉLIORATION DE SA SITUATION ÉCONOMIQUE ET DE SON MAINTIEN DE PARTS DE MARCHÉ. LE PROJET EQUILIBRE, SOUTENU PAR LA FNTR, VISE À TROUVER UN NOUVEL AXE DE DÉVELOPPEMENT POUR LE SECTEUR EN PARTANT D'UNE IDÉE SIMPLE : LE VRAI LEVIER DE MAÎTRISE DES COÛTS À LONG TERME EST LE CHANGEMENT D'ÉNERGIE.

### **\_Présentation du projet**

Le projet est né à partir de trois idées fortes :

- ➔ la volonté, pour les chefs d'entreprise engagés, de réaliser leur activité, malgré l'intensification de la concurrence, dans des conditions plus favorables avec une approche innovante.
- ➔ la prise de conscience des enjeux environnementaux : l'évolution des contraintes découlant du durcissement des conditions d'exploitation sur le domaine public.
- ➔ la découverte d'un carburant alternatif très prometteur, mais non dénué d'incertitudes : le GNV (Gaz Naturel Véhicule).

Assez rapidement, par la réflexion collective et collaborative engagée, est apparu la nécessité de monter une opération pour analyser en conditions réelles d'exploitation les performances des matériels (véhicules et stations) et défendre le point de vue des transporteurs au sein de la filière GNV, en pleine construction.

Plus de quatre années furent nécessaires pour :

- ➔ définir avec les différents experts la méthodologie d'audit des véhicules : le projet a été précurseur sur la méthode dite « en conditions réelles d'exploitation », avec des appareils embarqués
- ➔ réunir le budget réparti entre l'ADEME, GRDF, des entreprises privées et des collectivités
- ➔ caler les différents systèmes d'information, indispensables à la constitution d'une base de données significative pour la construction d'un modèle d'outil d'aide à la décision.

À ce jour, 11 véhicules (GNV, diesel ; du 3,5 T au tracteur de 44 T), fournissent les valeurs « moteur » pour la base de données ; les exploitants des entreprises partenaires alimentent les « journaux de bord » pour retranscrire l'activité des camions. C'est la première étude en Europe qui prend en compte les données d'exploitation pour qualifier les performances de véhicules. Les laboratoires partenaires analysent en permanence ces différents flux d'information, projettent les données GPS du camion sur les cartes IGN, pour qualifier le parcours (type de tronçon, déclivités,...). Les enregistrements ont débuté le 1<sup>er</sup> mars 2016.

Prévu initialement pour 12 mois, l'expérimentation se poursuit :

- ➔ la richesse des informations recueillies et les enseignements collectés intéressent tous les participants au projet : transporteurs, financeurs, collectivités locales, voire certaines ONG.
- ➔ de nouveaux modèles de véhicules GNV arrivent sur le marché : l'infrastructure construite pour Equilibre, est prête à les intégrer et les auditer ; ils compléteront les modèles (GNC, GNL et dual fuel) en cours d'audit.



### **INNOVATION**

**Le projet Equilibre a reçu le 22 février 2017 le Trophée « Objectif CO<sub>2</sub> » de l'action la plus innovante.**



## **\_Les premiers enseignements**

Hormis les consommations des véhicules GNV, plusieurs points retiennent l'attention :

- ➔ En dehors de quelques activités, la puissance des moteurs nécessaire pour réaliser la très grande majorité des missions de transport réalisées aujourd'hui en France est inférieure à ce qui est couramment mis en œuvre. Les véhicules GNV, certes moins puissants, sont en capacité d'effectuer des tâches identiques, avec des performances similaires.
- ➔ La consommation des véhicules lors des phases de manœuvre (mis à quai, attelage, dételage) est très impactante sur la moyenne globale.
- ➔ Le Poids Total en Charge réel est plus faible que l'idée que l'on se fait de l'usage des camions ; ce n'est pas dû à un manque d'optimisation des moyens, mais bien à une densité de fret plus faible que celle que l'on imagine transporter en utilisant des maxi-codes par exemple, et des usages souvent spécifiques (matériels dédiés avec retour à vide). Le projet Equilibre fait ressortir qu'il devient urgent de définir un indicateur reflétant la réalité d'exploitation des camions.

Depuis la genèse du projet, ce qui a attiré les coordinateurs de l'opération vers le GNV, est bien la possibilité de réduction très importante des émissions de CO<sub>2</sub>, avec le biométhane carburant, en tenant compte de l'Analyse de Cycle de Vie de ce carburant, méthode dite « du puits à la roue ». En effet, l'ADEME admet que la réduction du facteur d'émission peut être de 70 - 80 % avec du BioGNV.

La volonté affichée par la Commission Européenne en juillet 2016, qui préconise une réduction de 37 % des émissions de CO<sub>2</sub> du Transport Routier français (tous véhicules confondus : VL, VUL, PL), confirme l'attrait de cette solution.

Le GNV répond ainsi aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (principalement le CO<sub>2</sub>) et de NOx pour la pollution.

Equilibre permet de :

- ➔ identifier les conditions d'exploitation optimales du GNV avec entre autres l'outil d'aide à la décision.
- ➔ rassurer les « autorités et décideurs publics » sur l'intérêt à soutenir ce carburant alternatif.
- ➔ mettre en place les conditions les plus favorables pour les transporteurs, volontaire pour cette transition énergétique du TRM.

Le premier fonds de soutien à l'investissement GNV de Saint Pierre en Faucigny, initié en marge d'Equilibre, par les différents partenaires, a servi de base pour les autres opérations en région (Saint-Etienne, Corbas, Villefranche sur Saône, Chambéry, Grenoble, Annecy) et la Profession a défendu devant le CGI le lancement d'un plan national (l'Appel à Projet « Solution GNV » actuellement en cours).

Equilibre a déjà permis de faire évoluer le schéma de la distribution du GNV qui reposait sur une station privative avec un seul acteur (transporteur, collectivité) et qui imposait d'investir immédiatement dans 30 véhicules. L'idée défendue par les membres du projet a été de faire prendre conscience que cette approche constituait un véritable frein au développement, et qu'il fallait laisser chaque utilisateur investir sur un ou deux camions, pour apprendre à maîtriser le GNV, dans le cadre d'une station publique.

## **\_L'avenir du projet**

Equilibre a apporté une nouvelle fois la preuve que les transporteurs sont en capacité de porter collectivement une opération de prospective, avec des enjeux technologiques et économiques forts, de fédérer autour de leur métier en obtenant le soutien des collectivités locales, et de convaincre l'État que la Profession peut être une force active de proposition.

Les participants souhaitent désormais poursuivre l'aventure, en s'intéressant à d'autres sujets de prospective, toujours en relation avec l'outil de production principal du TRM : le camion.

**La poursuite de ces travaux passe par une mobilisation des professionnels qui peuvent rejoindre les participants actuels dans cette opération de prospective, qui trouve une application concrète et opérationnelle dans le quotidien des entreprises.**



### **À NOTER**

**Equilibre est la première étude en Europe qui prend en compte les données d'exploitation pour qualifier les performances de véhicules.**

