



BMW Group, BRP, DAF Trucks, CF Moto, Daimler Trucks, Ducati, Evobus, Ferrari, Ford, F-Trucks, GD France, General Motors, Harley-Davidson, Honda, Hyundai, Indian Motorcycle, Isuzu, Iveco, Iveco BUS, Jaguar, Kawasaki, KIA, KTM, Kymco, Lamborghini, Land Rover, Lynk & co, MAN Truck & Bus, Mazda, MG Motor, Mercedes-Benz Cars, Mitsubishi, Nissan, Otakar, Peugeot Motocycles, Piaggio Group, Polaris, Porsche, Royal Enfield, Scania, Smart, Ssangyong, Subaru, Suzuki, Toyota, Triumph, Van Hool, VDL, Vinfast, Volkswagen Group, Volta Trucks, Volvo Cars, Volvo Trucks, Yamaha, Zero Motorcycles

DECARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DU TRANSPORT DE VOYAGEURS : LA CSIAM APPELLE A L'ENGAGEMENT DE L'ÉTAT POUR PRESERVER L'AVANTAGE COMPETITIF DES CONSTRUCTEURS EUROPEENS

- **L'industrie des camions, bus et cars est européenne, avec un avantage technologique et commercial qui place les constructeurs européens en position de force sur le marché mondial**
- **Les constructeurs commercialisent déjà des véhicules électriques pour l'ensemble des besoins du transport de marchandises et de voyageurs**
- **Pleinement engagés dans la décarbonation du secteur du transport de marchandises et de voyageurs, les constructeurs européens se sont fixé des objectifs ambitieux**
- **Pour affronter le défi de la décarbonation du transport de marchandises et de voyageurs, il est indispensable de fixer un cadre juridique stable, basé sur les prévisions partagées par tous les acteurs et de mettre en place un ensemble de mesures d'accompagnement efficaces**

L'industrie des camions, bus et cars est européenne. Des entreprises telles que DAF Trucks, Daimler, Iveco, MAN, Scania, Van Hool, VDL, Volvo Group et Volta Trucks mènent des activités de recherche et développement en Europe, dessinent, fabriquent et assemblent des véhicules sur le continent européen.

Selon l'ACEA, l'Europe compte 52 usines d'assemblage de camions, qui ont produit 470 388 camions au sein de l'Union européenne en 2021. De plus, 169 147 camions de plus de 5 tonnes ont été exportés dans le monde entier cette même année, représentant une valeur de 5,8 milliards d'euros. Les camions européens génèrent un excédent commercial annuel de 5 milliards d'euros pour l'Union européenne. De plus, 52% des camions lourds assemblés aux États-Unis s'approvisionnent désormais dans des usines appartenant à des entreprises européennes, basées sur une technologie européenne.

En France, il convient de souligner la contribution des constructeurs tels que Daimler, Iveco, Scania et Volvo Group qui produisent 85 000 véhicules sur le sol français. Ces fabricants soutiennent l'économie locale en créant des emplois (17 800 existants) et en stimulant la croissance industrielle.

Tous les constructeurs européens sont pleinement engagés dans la décarbonation du secteur du transport de marchandises. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050, ils ont fait le choix stratégique de l'électrification de leur parc de véhicules. Cette transition vers des véhicules électriques constitue une avancée majeure en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion d'un transport plus durable.

Grâce à leur avantage technologique et commercial, les constructeurs européens sont en position de force sur le marché mondial. Leurs investissements massifs dans la recherche, le développement et la production leur permettent de proposer des solutions innovantes qui répondent aux besoins du secteur du transport de marchandises et de voyageurs, tout en favorisant la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Ils commercialisent déjà des solutions permettant de décarboner jusqu'à 90%, alors qu'il y a cinq ans encore, aucune offre dans ce domaine n'était disponible.

Pour participer à l'élaboration d'une feuille de route de décarbonation dans le cadre de l'article 301 de la loi climat et résilience, les constructeurs adoptent des objectifs résolument ambitieux : nos projections d'immatriculations de véhicules neufs électriques de plus de 7,5 tonnes s'établissent à 14 % en 2025 et à 50 % en 2030 (parc roulant actuellement : 446 000 unités, dont 62 440 électriques en 2025 et 223 000 en 2030).

Les camions électriques et à hydrogène coûtent entre 2 et 3 fois plus chers que leurs équivalents thermiques. Toutefois, pour évaluer l'efficacité des différentes technologies, il faut tenir compte du TCO (coût total de possession), analyser le cycle de vie des véhicules et prendre en compte l'ensemble des données : l'achat, la revente, la carrosserie, le coût de l'énergie, la maintenance, les infrastructures de recharge, etc. De ce fait, l'écart de coût avec les camions diesel se réduit de plus en plus.

La décarbonation est devenue un enjeu crucial, nécessitant une révision complète de l'infrastructure. Les constructeurs, les logisticiens, les donneurs d'ordres et les acteurs publics doivent travailler ensemble pour repenser intelligemment la logistique du camion, en intégrant le report modal lorsque cela est possible et en ayant une vision globale de la chaîne logistique.

Les constructeurs anticipent ces changements et proposent des solutions opérationnelles aux clients. Ils ont fait le choix de l'électrification et offrent des solutions flexibles, que ce soit en termes de financement des camions ou de recharge.

Cependant, il est important de noter que les financements et les aides actuellement disponibles sont encore insuffisants pour accélérer pleinement la transition vers l'électrification du parc de véhicules. Les appels à projet de l'ADEME, comme le dernier annoncé de 60 millions d'euros, vont dans le bon sens, mais ils permettent de financer au maximum quelques 500 camions. Les critères d'obtention de ces aides sont différents et les entreprises n'ont pas toujours l'information nécessaire, ce qui rend les dossiers fastidieux à constituer.

Il convient également de noter les différences de subventions en Europe, qui peuvent être défavorables à la France. Par exemple, en Allemagne, la subvention la plus élevée pour un véhicule électrique est de 360 000 euros, tandis que des modèles de subventions comparables existent en Belgique et en Espagne, où les montants maximaux des subventions atteignent respectivement

160 000 euros et 190 000 euros. En Norvège et en Suède, les aides sont également très avantageuses. La dispersion observée au sein de l'Union européenne, et plus largement en Europe dans ce domaine est préjudiciable aux constructeurs, à leurs clients et, au-delà, à l'ensemble de la population dans la mesure où cette dispersion apparaît contradictoire avec les ambitions considérables poursuivies par les gouvernements et l'Union européenne. Un système de subvention simple, inscrit dans la durée et à la hauteur des enjeux à traiter constituerait un progrès considérable et faciliterait, pour l'ensemble des acteurs, leur implication dans la décarbonation.

Les constructeurs automobiles travaillent également sur des innovations technologiques telles que les routes électriques, les méga camions, les carburants alternatifs et les projets de stations multi-énergies pour le parc roulant et l'exportation.

Le défi de la décarbonation du transport de marchandises est colossal et nécessite un cadre réglementaire stable, basé sur les prévisions partagées par le secteur.

Pour la réalisation de la feuille de route de décarbonation, il serait également indispensable de mettre en place un ensemble de mesures d'accompagnement énergétique, notamment une planification et des aides pour l'installation des bornes de recharge pour les véhicules industriels, ainsi qu'un taux de TVA réduit pour l'électricité à usage professionnel et l'extension du bouclier tarifaire à la mobilité électrique pour les gestionnaires de poids lourds.

En soutenant l'électrification du secteur du transport de marchandises, l'État contribue non seulement à préserver l'avantage compétitif de l'industrie européenne et française, mais aussi à stimuler le développement de cette industrie en favorisant l'innovation, la création d'emplois et la croissance économique.

Paris, 24 mai 2023

* * * * *

A propos de

La chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (CSIAM) défend les intérêts des constructeurs de voitures particulières, de véhicules industriels, de bus, de cars et de deux-roues à moteur en France. Elle représente 54 constructeurs et 81 marques, soit 1 million d'immatriculations pour 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires. La CSIAM est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics. Elle intervient ainsi auprès de l'administration, du gouvernement, des parlementaires ou encore des élus locaux.

