



Ports et corridors

L'actualité du transport maritime et de la logistique portuaire



Corridors et logistique

European Car Group : adapter la logistique automobile à la décarbonation

📅 17 novembre 2021 👤 Hervé Deiss 🔖 ECG, Logistique automobile, Transports massifiés

Alors que le monde automobile et les opérateurs logistiques vivent une **situation économique difficile**, la publication en juillet par l'Union européenne du programme « Fit for 55 » amène les



services.

Le défi à court terme des opérateurs logistiques automobiles concerne en premier lieu l'adaptation aux conditions du marché automobile. Le second défi à relever relève déjà du quotidien et s'étend sur le long terme. Il vise la filière de la **logistique automobile** à s'adapter au programme européen de « Fit for 55 ».

Réduire de 55% les émissions de CO2

Ce paquet européen, adopté en juillet, prévoit de réduire de 55% les émissions en 2030 et de 90% à l'horizon 2050. Des objectifs que Dario Dubolino, directeur général pour la mobilité et le transport de la **Commission européenne** est venu présenter. L'objectif de ce programme est d'atteindre la neutralité carbone pour le continent européen. « Pour y arriver nous devons réduire de 55% nos émissions d'ici à 2030 », a précisé le directeur général. En 2050, le transport devra avoir réduit ses émissions de 90%, a continué le responsable de la Commission européenne.

Assurer l'infrastructure en bornes électriques

Ce paquet du « Fit for 55 » prévoit des mesures à l'attention de toute l'économie. Les transports sont concernés au premier chef avec des échéances que devront relever les **opérateurs de transport**. Pour le transport routier, la principale mesure à mettre en place prévoit l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques. « Nous devons assurer une infrastructure interopérable pour tous les véhicules et qui soit facile d'utilisation », a continué Dario Dubolino.

Dans ce contexte, Fit for 55 prévoit qu'en 2025, une borne de recharge de 1400 kW devra être disponible tous les 60 km sur le réseau TEN-T, et ce dans chaque sens. Cet objectif sera élevé à des bornes de recharge de 3500 kW en 2030. Concernant l'hydrogène, le réseau TEN-T devra disposer de capacité de chargement tous les 150 km.

270 000 camions électriques en 2030

Selon l'Association européenne des constructeurs automobiles, tous les véhicules commerciaux devraient utiliser des énergies non fossiles d'ici à 2040. Cette organisation estime que 40 000 camions électriques circuleront en 2025. Ils seront 270 000 en 2030 et 60 000 camions propulsés à l'hydrogène cette même année.

L'électricité de quai dans les ports du réseau TEN-T

Ces objectifs vont aussi visés le transport maritime. Les **ports maritimes** appartenant au réseau TEN-T devront pouvoir répondre à 90% des demandes en électricité de quai. Les ports concernés sont ceux



ports devra en outre proposer des stations de rechargement en hydrogène.

Chacun a ses limites

Ces mesures techniques s'accompagnent, dans le cadre du programme Fit for 55, de propositions pour tendre vers une répartition modales tournée vers les modes massifiés. Face à ces mesures, les **opérateurs logistiques** devront investir dans de nouveaux matériels de transport. « Chacun a ses propres limites. Nous cherchons des subventions pour nous aider sur le long terme », a souligné le président d'ECG, Wolfgang Göbel. Si la Commission européenne s'engage à financer la création de bornes de recharge, « le prix du moyen de transport est parfois trois fois plus élevé. Le fossé entre le développement des infrastructures et le nombre de véhicules sur la route est important. »

Risque de consolidation

Pour Bjorn Svenningsen, vice-président d'ECG, le choix ne porte pas sur la nécessité d'investir. « Nous devons investir sinon nous perdrons notre compétitivité face aux quotas d'émissions. Dans ce contexte, il est certain que des **compagnies maritimes** vont disparaître faute de moyens. Alors, nous verrons une nouvelle vague de consolidation intervenir ».

Dans ce contexte, pour adapter la chaîne logistique aux exigences environnementales, le vice-président de Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL), Roger Strevens, a présenté le projet de **navire Orcelle**. Ce navire propulsé par la voie disposera d'une capacité d'emport de 7000 véhicules. « Il s'agit d'une des principales mesures dans le cadre de la décarbonation de la chaîne logistique », a continué le responsable de WWL. D'une longueur de 220 m pour une largeur de 39,4 m, ce navire disposera de cinq voiles pour permettre au navire d'atteindre une vitesse comprise entre 10 et 12 nœuds.

Un navire opérationnel en 2025

Ce projet est en cours de développement depuis plusieurs années. Il a longtemps été un projet futuriste qui entre maintenant dans sa phase opérationnelle. Le groupe doit finaliser le design du navire en avril 2022. La fin de l'année prochaine sera consacrée au choix du **chantier naval** pour entrer en flotte en 2025. Pour Roger Strevens, « les émissions de carbone vont partir, le maritime restera. Il faut percevoir la décarbonation de la chaîne logistique comme une opportunité déguisée en problème ».

20 millions de km pour la logistique maritime de Toyota

Du côté des constructeurs automobiles, la réduction des émissions de CO2 est devenue une préoccupation. Léon Van der Merwe, vice-président de Toyota en charge de la logistique, a expliqué que le groupe, second constructeur automobile en Europe, réalise une grande partie des transports par route. Chaque année, le transport routier dans la logistique de Toyota pèse environ 110 M km,



une baisse de 33% de nos émissions à l'horizon 2030 », ajoute Léon Van der Merwe. Une baisse qui prend en compte les émissions réalisées en 2018.

Digitaliser pour réduire l'empreinte carbone

Eva Combach, directrice transports de Mercedes Benz, la baisse des émissions dans le cadre de la logistique passe par la digitalisation. « Le transport ne va pas disparaître, il sera réduit », explique Eva Combach pour qui, les émissions doivent être compensées. Des mesures de compensation qui vont de la plantation d'arbres à d'autres actions comme la recherche de partenaires locaux pour réduire les transports, l'utilisation de **transports massifiés** et des emballages bio pour les pièces détachées.

Un navire propulsé par des énergies bio

Pour les deux constructeurs automobiles, la réduction des émissions de carbone passe par une coopération plus étroite entre les différents acteurs. Ainsi, du côté du transport routier, Mercedes Benz a noué des partenariats avec des opérateurs utilisant des énergies alternatives, comme l'hydrogène, pour la propulsion des camions. La plus grande utilisation du transport ferroviaire est aussi un objectif inscrit dans la stratégie du constructeur automobile allemand. Du côté maritime, Mercedes Benz a réalisé les premiers voyages avec 1000 voitures entre le **port** de Bremerhaven et l'Australie, via l'Afrique du Sud, avec un navire propulsé avec des énergies biologiques.

Wolfgang Göbel,
président d'ECG: « Il faut
agir pour réduire au
maximum mais les
émissions
continueront ». © H.D.

Une coopération à tous les échelons

Cette coopération entre les acteurs de la chaîne logistique, le président d'ECG, Wolfgang Göbel, l'a appelé de ses vœux. « Elle doit se réaliser à tous les échelons pour que nous puissions atteindre les objectifs fixés en interne mais aussi par les nouvelles réglementations », a indiqué le président en concluant cette assemblée générale. Cependant, la volonté de l'UE de tendre vers une économie zéro émission sera difficile. « Nous continuerons toujours d'émettre du CO2. Il faut agir pour réduire au maximum mais les émissions continueront ». Et cette réduction passera aussi, pour le vice-président d'ECG, Bjorn Svenningsen, par une meilleure utilisation des **capacités des navires** par les constructeurs automobiles.