

Groupe de Travail EcoCombi



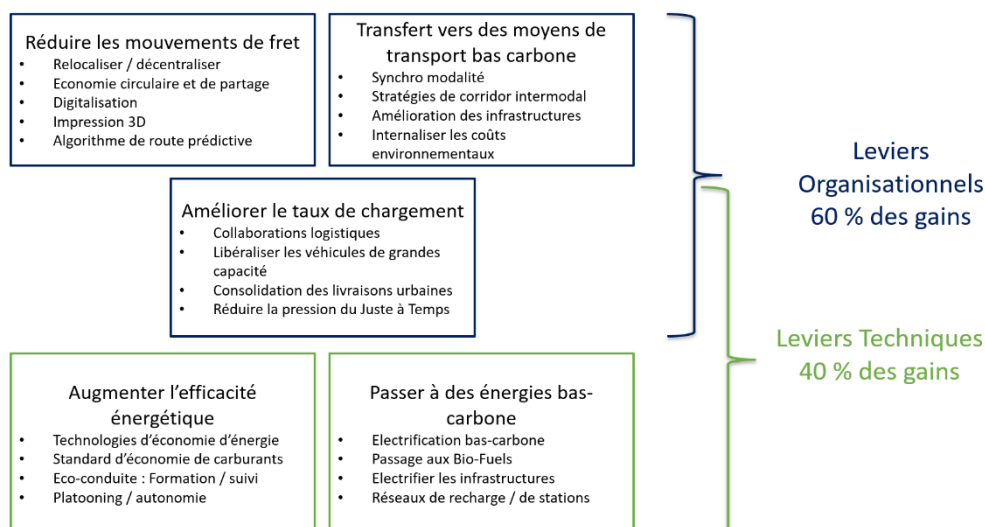
Synthèse Consensus - 3 pages

Octobre 2020

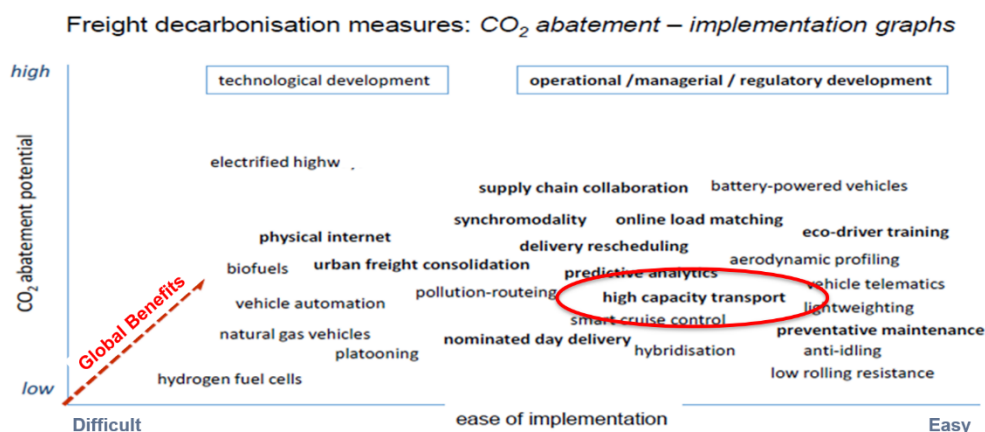


L'Eco-Combi, un outil disponible à court terme pour améliorer l'efficacité écologique et économique de la filière logistique française.

- 1) **Contexte :** Le transport routier représente aujourd'hui 75% du trafic de marchandise en Europe et 89,1 % en France⁽¹⁾. Il est donc nécessaire de progresser sur la réduction de l'empreinte écologique de ce mode de transport. Tout en travaillant sur des innovations à moyen et long terme (développement du gaz, véhicule H², platooning...), nous devons aussi trouver des opportunités à court terme.

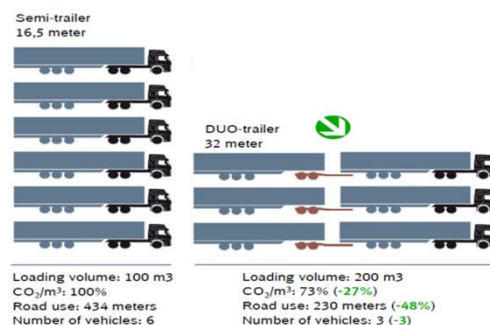


L'Eco-Combi est solution déjà disponible. Son développement en France en complémentarité aux autres modes (rail ou fluvial) pourrait être un moyen simple de progresser conjointement sur les aspects écologiques et économiques de la filière du transport de marchandise.



Nous souhaiterions pouvoir développer en France L'Eco-Combi à l'instar des Pays-Bas et de l'Allemagne qui sont, selon l'Indice de performance Logistique de la Banque Mondiale de 2016, classés 4^{ème} et 1^{er} alors que nous ne sommes qu'en 16^{ème} position.

- 2) **L'Eco-Combi : qu'est-ce que c'est ?** L'Eco-Combi est une combinaison d'équipements existants atteignant 32m de long. En combinant deux remorques standardisées, l'attelage permet une gestion simplifiée pour l'ensemble de la chaîne logistique (chargeurs, logisticiens, multi-modal)



A ce jour, avec le recul des déploiements et des expérimentations dans les autres pays européens, nous pouvons estimer que l'Eco-Combi apporte une diminution du CO² de -25 à -30% et une réduction des coûts de -10 à -20% sur les parcours où il serait déployé. De même, les estimations montrent que l'Eco-Combi pourrait atteindre, à terme, 15% de part de marché du transport terrestre.

	Eco Combi – 32 mètres	Sources principales
Constitution de l'Eco Combi	Combinaison de modules existants : tracteur + semi-remorque + dolly/semi-remorque	Commission Européenne – 2008 Effects of adapting the rules on weights and dimensions of heavy commercial vehicles as established within Directive 96/53/EC ⇒ Lien ⁽²⁾ International Transport Forum – 2010 Moving Freight with Better Trucks ⇒ Lien ⁽³⁾ International Transport Forum – 2018 Towards Safe, Efficient and Sustainable Road Freight ⇒ Lien ⁽⁴⁾
Puissances moteurs	→ 625 CV (sans ↗ de conso à charge constante)	
Capacité	Gain de capacité : volume + 100% (200 m ³), charge utile + 100% (PTAC 76 t, CU 51 t/25 t). Nous passerons de 33 palettes → 66 palettes (+100%)	
Energie / CO2	Gain énergétique/CO2: -25 à -30% par m ³ .km ou t.km (à pleine charge) Pour l'ensemble du fret ⇒ -4 à -6%	
Taux occupation/capacité voie	12 x T2R3 → 800 m ⇔ 6 x Eco Combi → 500 m (-38%)	
Aires de stationnement	-18% (m ²), total déployé ≈ -2,5%	
Sécurité routière	si 15% d'Eco Combi ⇒ véh.km: -7,5% + Eco Combi moins accidentogènes: véhicules plus récents et mieux contrôlés, chauffeurs triés et formés, circulent sur grands axes et itinéraires choisis Confirmé par l'expérience des pays concernés !	

- 3) **Un déploiement structuré :** Comme dans d'autres pays européens, nous souhaiterions pouvoir déployer l'Eco-Combi de manière structurée et par étapes avec :
- Une gestion par corridor : transport site à site, sur des routes compatibles (Autoroutes et Grands Axes) et avec une traçabilité des trajets,
 - Des parcours non concurrentiels au rail ou au fluvial,
 - Des chauffeurs expérimentés et formés

Exemple 1 / 2 de proposition de corridor identifié :

- Chargeur : Michelin
- Flux Clermont-Ferrand ⇒ Le Havre pour export par bateau
- **Corridor multimodal complémentaire au train**
- Charge à l'essieu très faible (pneumatique)



Une liaison Eco Combi / jour

Clermont-Ferrand
 ↓
 EMS
 ↓
 Vierzon
 ↓
 Train
 ↓
 Le Havre
 ↓
 EXPORT

Exemple 2 / 2 de proposition de corridor identifié :

- Flux Villiers la Montage (54) ↔ Batilly (54)
- Chargeur : Renault
- 20 rotations / jour
- **Corridor sur très courte distance (48km la liaison)**
- Charge à l'essieu très faible



Pour cela, nous souhaiterions travailler, de manière organisée, avec l'ensemble des administrations et des services de l'état pour progresser sur ce dossier. Ceci couvre notamment :

- a. Les aspects techniques de l'Eco-Combi : PTAC à définir,
- b. La sécurité routière : dans les pays où il est déployé, l'Eco-Combi apparait moins accidentogène (-7,5%) que les camions « classiques »,
- c. La sécurité des infrastructures : en certifiant la conformité de l'Eco Combi par son poids à l'essieu, au passage d'ouvrages d'art utilisés sur les corridors sélectionnés,
- d. Le processus de déploiement et de validation des corridors.
- e. .../...

4) **Prochaines Etapes** : Une première réunion le 28 Septembre 2020, sous l'égide de France Logistique, avec les organisations professionnelles : FNTR, OTRE, TLF, les logisticiens : Breger, Groupe Combronde, DB Schenker, Transalliance, l'Université Gustave Eiffel, l'Association Ecologie Logistique, les chargeurs Michelin et Renault a permis de dégager un consensus sur l'Eco-Combi.

Une rencontre avec la DGITM a été planifiée le vendredi 13 novembre 2020.

Sources :

- (1) : Commissariat Général au Développement Durable – Chiffres Clef du Transport – Ed. 2020
- (2) : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2009_01_weights_and_dimensions_vehicles.pdf
- (3) : <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/infrastructure/heavyveh/TrucksSum.pdf>
- (4) : https://www.oecd-ilibrary.org/transport/high-capacity-transport_da0543a2-en;jsessionid=SQR7omyjihT-Mr28uSh500Bh.ip-10-240-5-38