

Mars 2022

La mue écologique du transport routier

Parce que le secteur des transports est responsable d'environ 30% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, sa décarbonation est inévitable pour atteindre la neutralité carbone. Le transport routier de personnes et de marchandises est concerné au premier chef. Et ce n'est pas sans conséquences pour ses salariés.

Après la voiture et l'avion, les politiques publiques sont en train d'accroître la pression fiscale et réglementaire à l'encontre des poids lourds pour favoriser le report modal et la décarbonation dans la décennie à venir.

Jusqu'à présent, les contraintes n'avaient pas provoqué une rupture dans la motorisation des poids lourds, mais la situation risque d'évoluer avec les dernières mesures proposées par la Commission européenne. Non seulement la mue écologique du transport routier est susceptible de modifier les équilibres économiques, mais elle modifie aussi le principal outil de travail des salariés du secteur. De plus, elle transformera les conditions et la quantité de travail des salariés qui devront s'adapter aux contraintes techniques des nouvelles flottes, toujours plus connectées. Or, si la digitalisation favorise l'éco-conduite, elle comporte aussi ses propres risques notamment en termes de surveillance individualisée des salariés et d'automatisation¹.

Les dernières évolutions législatives issues de la loi Climat et Résilience attribuent aux CSE de nouvelles prérogatives en matière d'environnement. La décarbonation du transport ayant de forts impacts sur l'ensemble du modèle économique et social des entreprises, il est pertinent que les CSE s'emparent dès aujourd'hui du sujet dans leurs consultations récurrentes :

- quelle incitation financière des salariés à l'écoconduite ? s'agit-il d'un axe de NAO ?
- quelle place des IRP dans les choix technologiques à venir (type de motorisation, organisation de travail, etc.) ?
- quel accompagnement des salariés conducteurs ou de la maintenance vers les nouvelles motorisations ? Comment gérer la période de transition avec une flotte mixte ? Un accord GEPPMM a-t-il été négocié ?
- quels sont les risques des nouvelles motorisations (installation électrique, hydrogène, gaz..) ? Le DUERP a-t-il été mis à jour ?

¹ <https://www.syndex.fr/actualites/actualite/tous-surveilles-les-salaries-tere-des-poids-lourds-hyper-connectes>

L'inévitable transition écologique du transport routier

La part du transport routier dans les gaz à effet de serre n'a cessé d'augmenter en France et en Europe depuis 1995. Pour accélérer la transition écologique du secteur, de nouvelles contraintes fiscales et réglementaires sont en train d'être introduites. Ces évolutions sur le principe pollueur-payeur vont modifier les équilibres économiques.

BILAN MITIGÉ. La transition écologique est déjà une réalité pour de nombreux salariés du secteur. L'élément le plus visible est le renouvellement des flottes de véhicules sous la contrainte réglementaire des normes Euro. En parallèle, et davantage pour des raisons économiques, les entreprises ont aussi optimisé leurs opérations avec le développement de l'écoconduite, la réduction des retours à vide ou le passage aux biocarburants. Ces optimisations impactent déjà le travail des salariés.

Cependant, les efforts réalisés s'avèrent insuffisants pour atteindre la neutralité carbone ou simplement compenser la hausse d'activité. Aujourd'hui, les poids lourds (y compris bus et car) émettent significativement plus de gaz à effet de serre (GES) que le transport aérien ! Et la situation s'aggrave : la part des poids lourds dans le total des GES ne cesse d'augmenter. C'est à la fois dû à la hausse d'activité du secteur et à une décarbonation plus rapide du reste de l'économie. En 1995, les poids lourds émettaient 6% des GES de la France, contre 8% en 2020.

DURCISSEMENT DE LA RÉGLEMENTATION. Plus de 99% des camions en France continuent de rouler au diesel. Si les poids lourds échappent pour l'instant à la proposition d'interdiction de vente de moteurs thermiques en 2035 (qui ne concerne que les voitures), de nouvelles mesures très contraignantes sont mises en place pour accélérer la transition vers une flotte propre.

L'UE impose depuis 2019 au secteur une baisse des GES de 15% d'ici à 2025 et de 30% d'ici à 2030². Mais des discussions européennes sont déjà en cours pour rehausser ces objectifs et pour intégrer le transport routier dans le marché des quotas carbone en 2026 dans le cadre du programme Fit55. Au prix actuel de la tonne de CO₂, le surcoût des quotas carbone pourrait se chiffrer en centaines de millions d'euros rien que pour la France.

D'autres contraintes s'ajoutent : l'UE vient d'adopter une tarification des péages sur la pollution réelle des poids lourds pour 2026³. En France, l'écotaxe sera réintroduite en Alsace

dès 2024. En 2025, les poids lourds inférieurs à la norme Euro V seront proscrits des Zones à Faibles Emissions (ZFE), c'est-à-dire à l'intérieur des plus grandes villes de France, et le déremboursement de TICPE est prévu pour 2030⁴.

EXCLURE LES PLUS POLLUANTS. Le but recherché de ces mesures est l'exclusion des acteurs les plus polluants du marché. Ainsi certains marchés, comme les ZFE, seront exclusivement réservés à des flottes de véhicules propres tandis que les multiples taxations sur le principe pollueur-payeur vont favoriser les entreprises les plus vertueuses.

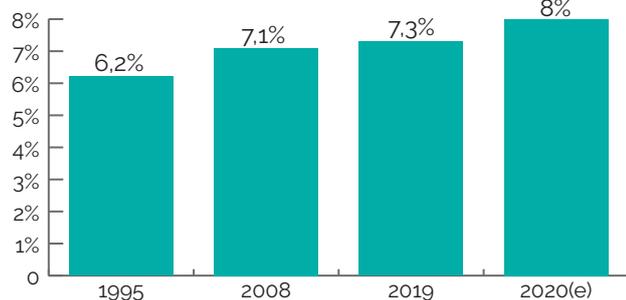
Les perspectives économiques du secteur dépendent de plus en plus de l'écologie. Dès lors, quelle est la stratégie environnementale de votre entreprise ? Quels délais pour la transition ? Quels financements ?

2. Règlement européen 2019/1242.

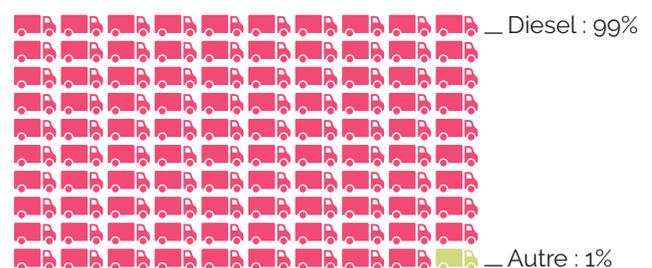
3. Règlement dit « Eurovignette ».

4. <https://www.transportinfo.fr/loi-climat-adoptee-tout-ce-qui-change-pour-le-trm/>

PART DES POIDS LOURDS DANS LE TOTAL DES GAZ À EFFET DE SERRE EN FRANCE DEPUIS 1995 (%)



2021 : RÉPARTITION DES POIDS LOURDS EN FRANCE PAR TYPE DE MOTORISATION (%)



Choix technologiques et conditions de travail des salariés : quelles questions vous poser ?

Sous la pression réglementaire et face au risque de report modal, le secteur va devoir massivement investir pour décarboner sa flotte. Ces choix technologiques auront des conséquences en termes de compétitivité économique du secteur et de conditions de travail.

Sur les trajets inférieurs à 400km/jour, la batterie électrique est en train de s'imposer pour le transport urbain de marchandises et de personnes. Les bus sont déjà soumis à des quotas spécifiques de véhicules propres avec la mise en œuvre de la directive européenne 2019/1161⁵. Au-delà de 400km/jour, l'optimisation des technologies conventionnelles et l'éco-conduite sont à court terme privilégiées à la technologie des batteries. La technique à l'étude du « platooning », qui consiste à faire rouler les poids lourds en peloton avec moins de 10m d'écart pour réduire les frottements de l'air, semble être parmi les plus novatrices⁶.

À horizon 2030, plusieurs scénarios semblent économiquement plausibles (cf. illustration) :

- e-fuel : moteurs thermiques classiques utilisant du fuel synthétique ;
- hydrogène : pour alimenter un moteur électrique ou comme combustible ;
- alimentation électrique au roulage : l'installation d'une alimentation électrique externe sur les

principaux axes routiers (auto-routes) sur laquelle des poids lourds électriques ou hybrides viendraient se brancher par caténaire ou par induction.

L'ÉCOCONDUITE IMPACTE DÉJÀ LES SALARIÉS. Dès aujourd'hui, les contraintes environnementales renforcent les exigences d'éco-conduite. ➔ **Quel partage des gains liés à l'éco-conduite avec les salariés ? Comment intéresser les salariés à la transition écologique ?**

Les outils d'aide à l'éco-conduite s'appuient sur une digitalisation accrue qui peut évoluer vers des outils de surveillance des salariés⁷. ➔ **Quels garde-fous à la digitalisation ?**

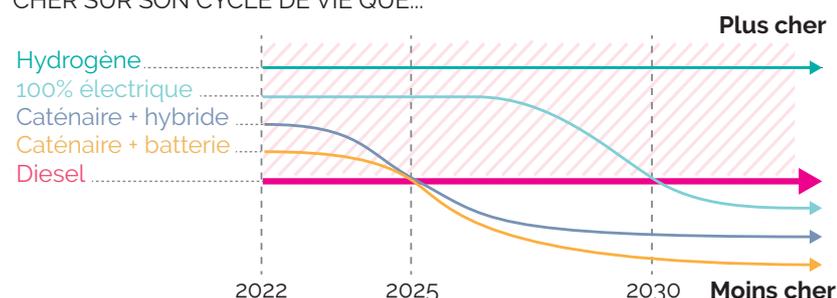
L'éco-conduite s'accompagnera aussi d'une automatisation de la conduite comme dans le cas du platooning : le maintien d'une distance inférieure à 10 mètres entre les poids lourds n'est possible qu'en conduite automatique⁸. ➔ **Combien de conducteurs seront alors nécessaires ?**

Avec l'électrification des flottes, des problématiques de refonte des programmes de travail, de gestion des aléas (déviation, conditions climatiques...) et de nouveaux risques (incendie...) apparaissent. ➔ **Le DUERP sera-t-il correctement mis à jour ?**

Pour accueillir les nouvelles flottes, par exemple électriques, les dépôts devront être réaménagés. D'importants investissements en matière de sécurité et d'infrastructures électriques ou hydrogène seront nécessaires. ➔ **Sera-t-il plus économique de déménager les dépôts - et donc de modifier le lieu de travail - plutôt que de réaménager les dépôts existants ?**

DES ACCORDS D'ENTREPRISES À REVOIR AVEC LES NOUVELLES FLOTTES. Dans un premier temps, les flottes seront mixtes, c'est-à-dire composées de véhicules conventionnels et de véhicules propres. Une bonne prise en compte des besoins en formation des salariés sera nécessaire pour réussir la transition, qu'il faudra envisager sous l'angle du parcours du salarié dans l'entreprise. ➔ **Cette évolution est-elle prise en compte dans les accords GEPPMM ?**

À PARTIR DE QUAND UTILISER UN POIDS LOURD DIESEL COÛTE PLUS CHER SUR SON CYCLE DE VIE QUE...



D'après <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/TE-ZE-Truck-WS-Brussels.pdf>

5. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32019L1161>

6. <https://www.franceinter.fr/le-platooning-quand-les-camions-circulent-en-peloton-relies-par-le-wi-fi>

7. <https://www.syndex.fr/actualites/actualite/tous-surveilles-les-salaries-leres-des-poids-lourds-hyperconnectes>

8. <https://theconversation.com/hgv-driver-shortage-remote-controlled-lorries-could-prevent-future-logistical-nightmares-1679307>

Leviers d'action pour les représentants des salariés

Les CSE sont désormais consultés sur les conséquences environnementales de l'activité de l'entreprise, notamment lors des informations-consultations récurrentes. Découvrez comment Syndex vous accompagne sur www.syndex.fr !

INTERROGER L'EMPLOYEUR

Les conséquences de la crise sanitaire comme l'envolée des prix de l'énergie sont à intégrer dans le dialogue social,

> Exemple de questions à poser à l'employeur lors de réunions de CSE

- les plans stratégiques ont-ils été revus ? dans quelles proportions et sur quelles activités ?
- les projets d'investissement ont-ils été réévalués ?
- quelles sont les projections d'effectifs ?
- le volume de sous-traitance est-il affecté ? sur quelles activités ?
- quel impact de la hausse des prix de l'énergie pour votre activité ?

LES INFORMATIONS-CONSULTATIONS RÉCURRENTES AVEC EXPERTISE

Utiles en toutes circonstances, les informations-consultations récurrentes deviennent incontournables dans ce contexte exceptionnel.

> Le recours à l'expertise permet au CSE de :

- rendre un avis éclairé même en situation d'urgence sur des sujets techniques et dans un contexte complexe et très évolutif ;
- d'intégrer les dimensions SSCT et économiques ;
- mesurer le plus tôt possible les conséquences prévisibles et possibles sur la stratégie de l'entreprise, sa santé économique et sur la santé des salariés.

LA CONSULTATION PROJETS IMPORTANTS ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

Si elle est envisagée dans votre entreprise, la mise en place d'un système de surveillance des chauffeurs devra faire l'objet d'une consultation du CSE pour introduction d'une nouvelle technologie modifiant les conditions de travail. Vous pourrez mandater un expert habilité pour vous accompagner.

VOS CONTACTS PRIVILÉGIÉS FILIÈRE TRANSPORT SYNDEX

Pascale Siveton (p.siveton@syndex.fr)

Jacques Breitenstein (j.breitenstein@syndex.fr)

Chistian Bel (c.bel@syndex.fr)

SYNDEX // SECTEUR TRANSPORT

Syndex, 22, rue Pajol - 75876 Paris Cedex 18 / contact@syndex.fr / www.syndex.fr

Directrice de la publication : Claire Morel / Coordination : Service Communication-Documents

Ont contribué à ce numéro : Christophe Hambura, Pascale Siveton

Crédits photos : Pexels

