

Parmi les dossiers chauds qui ont marqué l'année 2022, celui du coût de l'énergie figure en haut de la pile. Dans ce contexte, quelle posture ont adoptée les transporteurs ? Comptent-ils revoir leur stratégie ou poursuivre sur leur lancée ? Éléments de réponse...

DOSSIER RÉALISÉ PAR FLORENCE FALVY



**QUAND  
IL FAUT  
COMPOSER  
AVEC LA  
FLAMBÉE  
DES PRIX**

**A** la pompe, les prix se sont envolés et les transporteurs ont fait grise mine. « Le prix du gaz, arrivé à des sommets effroyables, nous a beaucoup pénalisés, témoigne Kamran Riaz, directeur de la société normande Alpak Transports (27). Tous les transporteurs qui avaient des velléités pour aller vers cette technologie ont enclenché le frein et rares sont ceux qui continuent d'aller de l'avant. Nous avons assisté à des phénomènes en dents de scie complètement irrationnels. Jusqu'à début 2022, le kilo de GNC était affiché à 2 €. Aujourd'hui, le tarif oscille entre 3,60 € et 3,80 €. Face à l'absence de visibilité, il est compliqué de bâtir un modèle économique et de se projeter. »

Ce contexte a incité Vincent Lesage, président du groupe Breger (53), à faire des arbitrages. « Depuis la mise en circulation d'un premier véhicule alimenté au gaz en 2017, nous sommes montés en pression d'année en année, confie le dirigeant. Notre stratégie n'est pas remise en cause aujourd'hui, mais force est de constater qu'elle est perturbée par l'évolution des prix. » Et d'ajouter : « Nous cherchons des solutions pour caper le prix du biogaz sur celui du diesel afin de sortir de cette situation complexe. »

#### + 600 000 EUROS SUR LA FACTURE !

Chez Heppner, la facture gaz a quant à elle grimpé de 600 000 € en 2022 ! « Lorsque nos premiers camions sont arrivés en 2020, le kilo de gaz s'élevait à 80 centimes contre plus de 2 € aujourd'hui, commente Noémie Feldbauer, directrice de la transition énergétique. Le surcoût lié à l'acquisition du véhicule [+30 %] devait être compensé par les économies de carburant. C'était le cas les premiers mois mais ça ne l'est plus aujourd'hui avec la hausse des prix de l'énergie. » Pour compenser ce surcoût, Heppner dit avoir augmenté une taxe appliquée aux clients pour la livraison dans les zones à faibles émissions (ZFE) et profité d'opportunités régionales (dont des subventions) pour passer au biogaz. « La variabilité des prix sur le gaz est importante d'une région à l'autre, observe la directrice. Par exemple, à La Roche-sur-Yon, le gaz coûte moins cher que le diesel en raison de la présence d'une unité de production à proximité. Notre agence locale a donc fait tourner des véhicules d'autres agences qui ont quant à elles été pénalisées par ce contexte inflationniste. Nos 71 véhicules [30 % du parc] ont ainsi pu prendre la route. »

S'il y a une entreprise où la hausse des prix de l'électricité n'a pas été un frein aux investissements, en tout cas pour le moment, c'est Agediss qui vise la neutralité carbone en 2030. « Nous ne voulons pas renoncer à nos



Agediss est spécialisé dans la livraison de meubles et produits volumineux.

objectifs environnementaux, déclare Nicolas Tellier, le président de cette société vendéenne spécialisée dans la livraison de meubles et produits volumineux. On continue, c'est le prix à payer pour sauver la planète. Si



Nicolas Tellier, président d'Agediss.

nous avons commandé sept à huit véhicules de moins c'est en raison de la baisse générale des volumes sur le marché. » C'est en 2020 qu'Agediss a entrepris une première phase d'investissement dans deux véhicules électriques avant de poursuivre l'expérimentation l'année suivante auprès de plusieurs constructeurs puis de commander 25 véhicules. Les camions Renault ont été livrés et ceux de la marque Ford arriveront d'ici à début janvier. Le patron assure que tous les véhicules alimentés au gaz ont pris tous les jours la route pour assurer des livraisons en centre urbain. Côté facture, l'impact n'a pas été significatif, selon lui, avec un surcoût de 2 à 3 € par commande.

#### QUELLE STRATÉGIE À VENIR ?

Pas question donc pour Agediss de s'arrêter là. À la fin 2022, le transporteur vendéen devait d'ailleurs passer une nouvelle commande de 14 véhicules électriques. « En 2023, 25 autres seront commandés et autant en 2024, prolonge Nicolas Tellier. Si cette situation devait perdurer et conduirait à un réel surcoût, voire à un déficit économique comparé au diesel, nous serons prêts à pour-

suire mais devons avoir des discussions avec nos clients. Et si la situation devient intenable, il faudra peut-être engager une autre réflexion, en dernier recours. » Pour les commandes volumineuses, le dirigeant réfléchit à l'utili-

sation de caisses mobiles tractées par des poids lourds (PL) jusqu'aux entrées des grandes villes relayés par des tracteurs PL électriques pour les derniers kilomètres. Un projet qui pourrait voir le jour à horizon

#### Alpak Transports route au biogaz.



Kamran Riaz, directeur d'Alpak Transports.

2024/2025. Une autre piste est à l'étude, le biogaz, alors qu'une station d'avitaillement est prévue pour 2023 proche de son hub dans le Loir-et-Cher.

Chez Heppner, aussi, on continue. « Ce contexte n'a pas remis en cause la vision du groupe car l'enjeu de réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> est à plus long terme », prolonge Noémie Feldbauer. L'ambition : convertir 50 % de la flotte en GNV et bioGNV (sur les 285 véhicules exploités en propre) d'ici à 2025. Ce qui représente un investissement de 15 M€. Trente quatre véhicules supplémentaires seront livrés d'ici à la fin du premier trimestre 2023 et la dernière étape de renouvellement interviendra en 2025. Le groupe parie également sur l'électricité. Il vient en effet compléter son mix énergétique en réalisant un partenariat avec Volta Trucks sur un véhicule électrique adapté à la livraison du dernier kilomètre. Après un premier test de conduite à vide concluant, le 30 novembre dernier, un véhicule en présérie (chargé) sera testé pendant deux semaines en mars prochain avec l'ambition de déployer, d'ici la mi-2023, 16 véhicules répartis sur trois sites, à Rungis (91), La Courneuve (93) et Lyon (69). En parallèle, le groupe va injecter 1 M€ pour mettre à niveau ses infrastructures (transformateurs plus puissants et bornes de recharge électrique). Chez Alpak, Kamran Riaz est convaincu d'avoir malgré tout fait un bon choix avec le biogaz d'autant qu'il dit ne pas trouver d'autres alternatives disponibles sur le marché. En attendant, il adopte une posture d'attente et scrute l'évolution des prix. « Si nous revenons à une certaine stabilité, soit à environ 1 € d'écart avec le gazole, nous arriverons à gérer la situation », complète le dirigeant. Chez Dupessey&Co, les investissements dans le gaz sont stoppés jusqu'en 2023/2024. Quant à l'énergie électrique, Emmanuel André hésite en raison

surtout du surcoût lié à l'acquisition d'un tracteur. Il envisage d'expérimenter cette énergie dans un à deux ans.

Et du côté du groupe Breger ? « En attendant de trouver des solutions, nous continuons notre plan d'investissements. Même si des commandes [15 véhicules au biogaz] sont en cours pour 2023, nous ne sommes pas dans une phase d'accélération. Nous le serions si nous avions des certitudes plus fortes sur le prix. Aujourd'hui, on s'inscrit dans une prudence car nous attendons des réponses en espérant y voir plus clair début 2023. Alors, nous pourrions nous positionner définitivement sur les choix à faire. Notre volonté est d'aller vers le 100 % biogaz à horizon de trois ans mais tout dépendra du mécanisme de prix », explique le président, qui se tourne aussi vers l'électrique. « Nous sommes en phase d'acculturation. Les premières expériences vont démarrer fin 2023 ou début 2024 sur des tracteurs avec deux à trois clients majeurs. »

#### LE BOOM DES BIOCARBURANTS

Le marché des biocarburants profite de ce contexte. De plus en plus de transporteurs, par choix pro-environnemental ou par nécessité face à l'envolée des prix de l'énergie, se tournent notamment vers le B100. Marc Vandecandelaere, directeur commercial de Saipol (filiale du groupe Avril, producteur de B100 sous la marque Oleo100), affiche d'ailleurs un large sourire en cette fin 2022. « Cette année, les transporteurs, notamment en région parisienne, ont connu des problèmes d'approvisionnement de gazole, constate le directeur commercial. Dans ce contexte, le B100 de Saipol, une énergie produite à Rouen et Nogent-sur-Seine à partir de colza français, a tiré son épingle du jeu. Nous avons eu suffisamment de stocks et n'avons pas eu à interrompre nos livraisons » Un contexte qui a été, pour certains transporteurs, un facteur déclenchant de massification d'Oleo100 dans leur flotte. « Des clients qui avaient commencé à tester le produit avec trois à cinq camions sont passés à 20 ou 30 camions et ont accéléré le retrofit de leurs anciens véhicules. Et même si le prix de ce biocarburant est indexé sur le gazole et a donc connu une hausse, nos clients sont toujours restés compétitifs », détaille Marc Vandecandelaere. Aujourd'hui, le groupe Avril revendique plus de 950 clients (dont 80 % d'utilisateurs dans le TRM). Plus de 7 500 véhicules tournent au B100, contre 4 000 avant l'invasion russe en Ukraine.

Cette dynamique se confirme notamment chez Breger, où une quinzaine de véhicules sont alimentés au colza. Le groupe compte également investir dans une dizaine de véhicules supplémentaires en 2023 alors que les premières expériences sur le XTL ont été lancées en décembre. Idem chez Heppner

qui a commencé à introduire ce biocarburant. « Aujourd'hui, 50 véhicules utilisent du XTL. Notre objectif: atteindre au moins 20 % de notre flotte d'ici à 2025 donc 60 au minimum », complète Noémie Feldbauer. En parallèle de l'énergie électrique et du gaz (trois véhicules), Agediss a également retenu cette option pour les collectes, tractions et livraisons BtoB. « En 2021, nous en avons injecté 20 % puis 30 % en 2022. L'idée est de passer à 50 % en 2023 », indique Nicolas Tellier.

#### ET LE GAZOLE DANS TOUT ÇA ?

S'agissant du gazole, les priorités sont claires pour Nicolas Tellier (Agediss) : « Il faut abandonner le diesel ». Un avis que ne partage pas Emmanuel André (Dupessey&Co). « Le gazole demeure une énergie moderne », faisant notamment allusion à la nouvelle norme antipollution Euro 7 à horizon 2027. « Tant que les choses ne seront pas plus concrètes entre l'offre et la demande, nous ne pourrions pas nous en passer. Ce n'est pas par manque de volonté mais d'alternatives », explique le directeur.

Chez Heppner, où la volonté est de s'approcher du zéro diesel, Noémie Feldbauer

partage ce point de vue. « Il est impossible d'abandonner complètement ce carburant car il n'y pas d'autres alternatives pour la longue distance. À moins de futures avancées sur les biocarburants. » Sur l'hydrogène, justement, le groupe se prépare à accueillir cette énergie mais « il est hors de question d'investir 600 000 € dans un véhicule car nous voulons faire des investissements qui ont un impact. On va attendre.

#### UN MIX ÉNERGÉTIQUE POSSIBLE ?

Finalement, le mix énergétique est-il encore possible ? « Oui, plus que jamais, il a toute sa place. Plus le contexte est délicat et plus il faut se poser la question des investissements et voir dans quelle dynamique l'on souhaite s'inscrire. Chez Dupessey&Co, il n'est donc pas envisageable de ne pas travailler sur le mix énergétique. Car les enjeux économiques, sociétaux, de flux, de croissance font que l'on est obligés de s'inscrire dans une démarche d'évolution continue. Disposer d'une flotte technologique moderne va être un atout. Mais dans quelles conditions, comment et avec quoi ? Pour le moment, on s'adapte au fil des mois », conclut Emmanuel André. ■

FLORENCE FALVY

## LHYFE HEROES, LA PREMIÈRE PLATEFORME DIGITALE POUR AIDER À DÉPLOYER DES PROJETS HYDROGÈNE

Lhyfe (producteur et fournisseur d'hydrogène vert et renouvelable pour le transport et l'industrie) a développé une plateforme gratuite destinée aux initiateurs de projets qui souhaitent se tourner vers l'hydrogène ou qui ont déjà entamé une démarche de transition et cherchent à s'équiper. Son nom : Lhyfe Heroes, son site : <https://lhyfe-heroes.com/>. Rassembler sur une seule et même plateforme tous les acteurs de la chaîne (producteurs d'hydrogène, constructeurs de stations-service, distributeurs, fabricants de véhicules) doit permettre d'y voir plus clair. Grâce à une méthode de calcul intégrée dans un simulateur, l'outil permet d'évaluer la pertinence de l'hydrogène pour décarboner son activité via des indicateurs clés (volume de CO<sub>2</sub> évité, quantité d'hydrogène requise par an, temps de charge moyen pour ce type de véhicule, autonomie, etc.). À partir de cette simulation, on peut identifier les solutions disponibles sur le marché (véhicules, stations de distribution...) pour réaliser son projet. Lhyfe Heroes permet d'être en relation avec différents acteurs de la chaîne.

F. F.

