



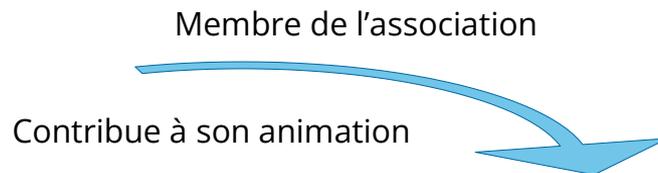
# Transports routiers et énergies nouvelles

28 mai 2024

# Pour me présenter



Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement



**Nicolas BOIDEVEZI**

DREAL Grand Est

Service Transports / Pôle Mobilité

Chargé de mission Transports de marchandises & Logistique



# L'ORT&L Grand Est en quelques mots



**Observatoire Régional  
Transports & Logistique  
du Grand Est**

39 membres :

- Administrations et établissements publics
- Collectivités locales
- Fédérations et organismes professionnels

Président : J.-P. Caillot (FNTR)

**Mission :**

**Améliorer et diffuser les connaissances  
sur les transports et la logistique en Grand Est**

- Réalisation d'études
- Production de documents de référence
- Publication de données statistiques
- Recueil et relais d'informations
- Partage et vulgarisation des connaissances
- Identification des enjeux logistiques pour les territoires

# L'ORT&L Grand Est en quelques mots

2 sites web : [www.ortl-grandest.fr](http://www.ortl-grandest.fr) et [www.logistique-grandest.fr](http://www.logistique-grandest.fr)



## Newsletter mensuelle

Le dernier mercredi de chaque mois

[www.logistique-grandest.fr/newsletter](http://www.logistique-grandest.fr/newsletter)

+



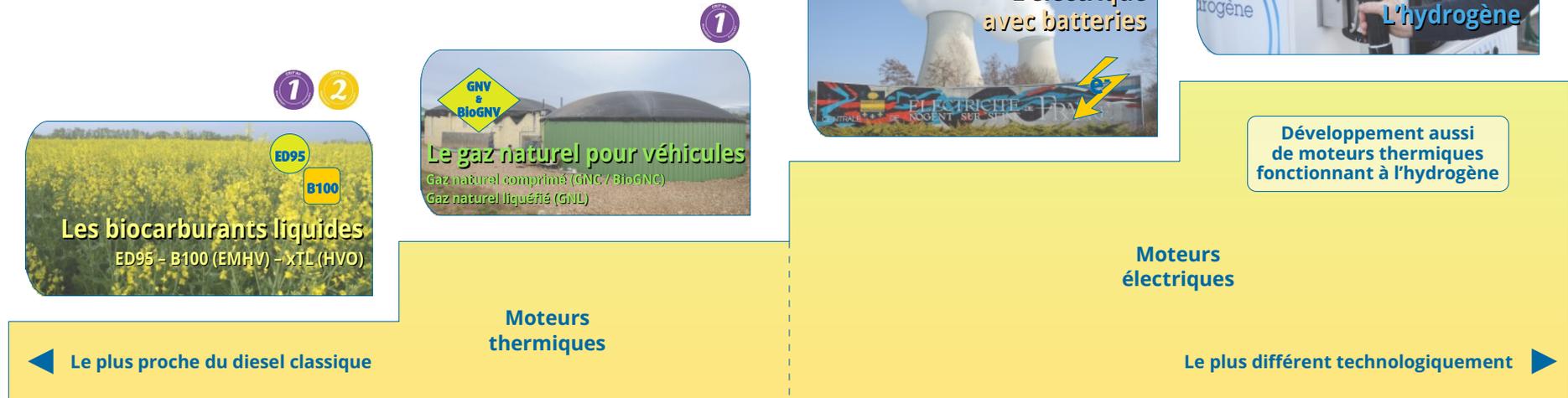
Brèves d'actualités  
sur LinkedIn

- **Les 4 grandes familles de motorisations alternatives + Données sur le parc de véhicules**
- **Politiques nationales et européennes :  
Objectifs de décarbonation, obligations info GES et CSRD**
- **Déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)**
- **Aides à la conversion nationales :  
Appel à projets ADEME véhicules électriques + Suramortissement**
- **Politiques publiques régionales :  
Feuille de route issue de la Conférence régionale du fret et de la logistique**

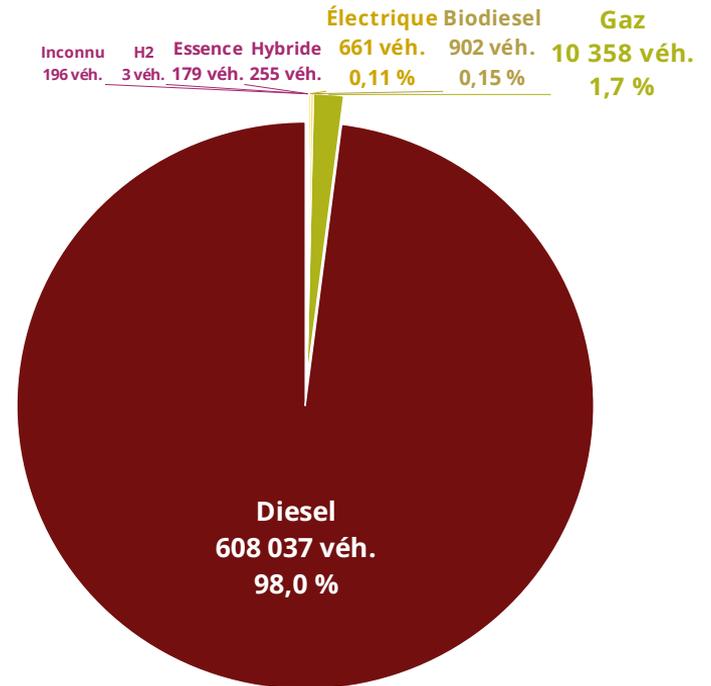
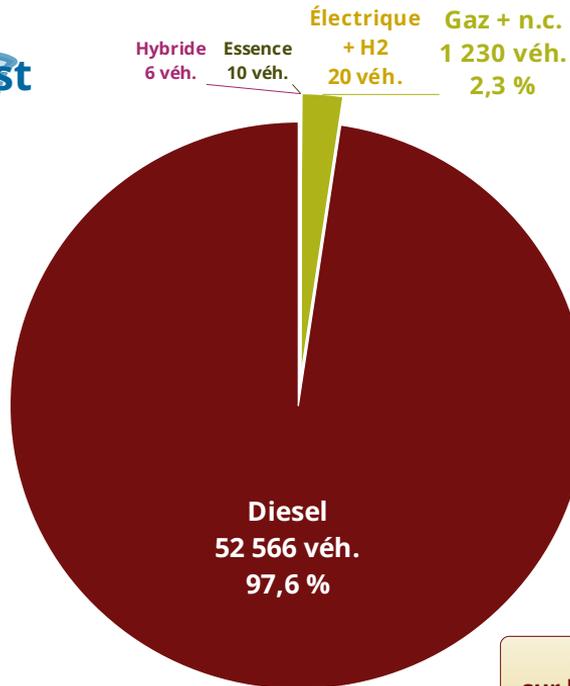
# 4 grandes familles de motorisations alternatives

## Des solutions complémentaires avec des atouts et des limites différentes

Coût, simplicité de la conversion, autonomie, réduction CO2, réduction polluants atmosphériques, efficacité énergétique, économie circulaire, etc.

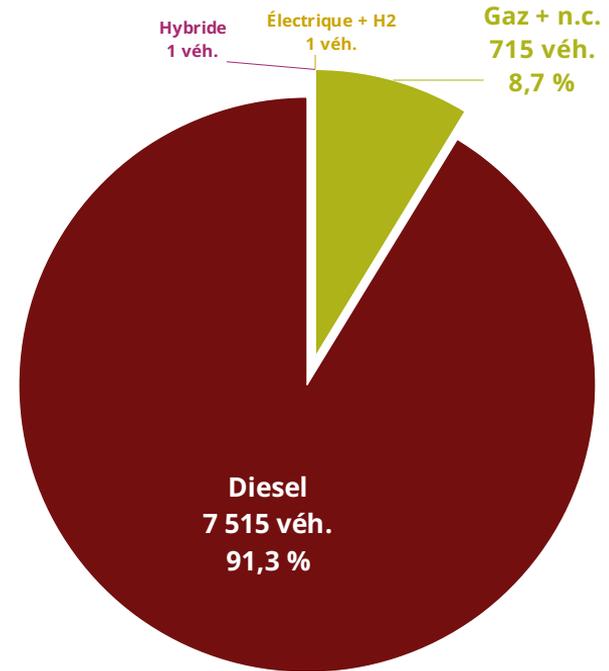
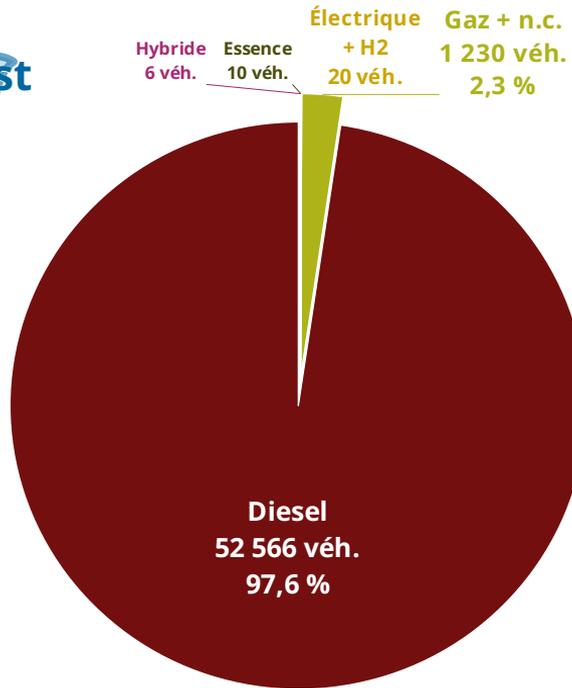


# Parc de poids lourds au 1<sup>er</sup> janvier 2023



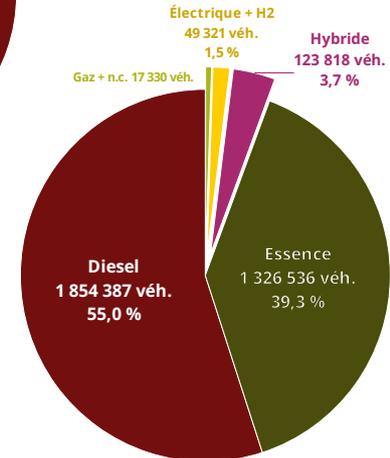
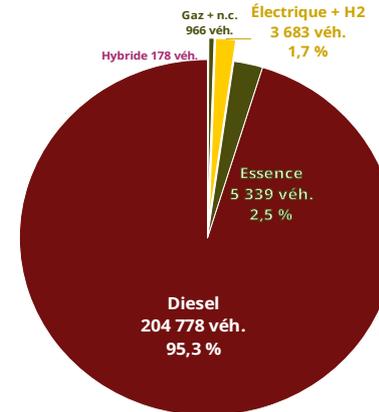
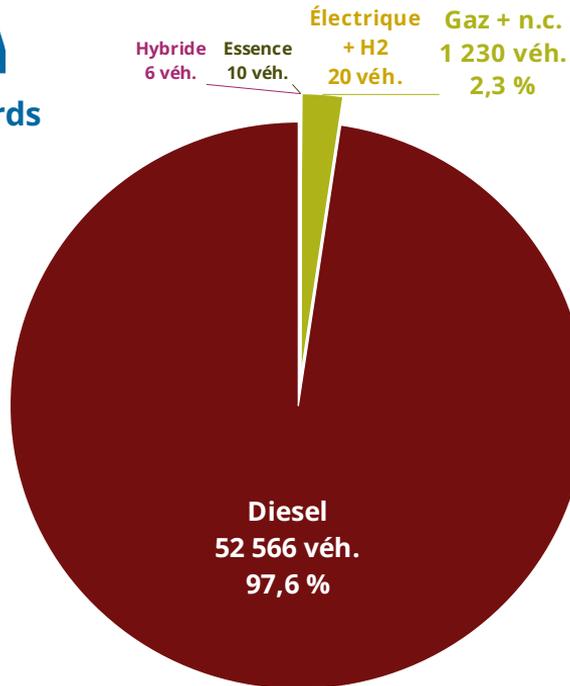
Pas de données locales  
sur les véhicules B100 exclusifs

# Parc de poids lourds au 1<sup>er</sup> janvier 2023

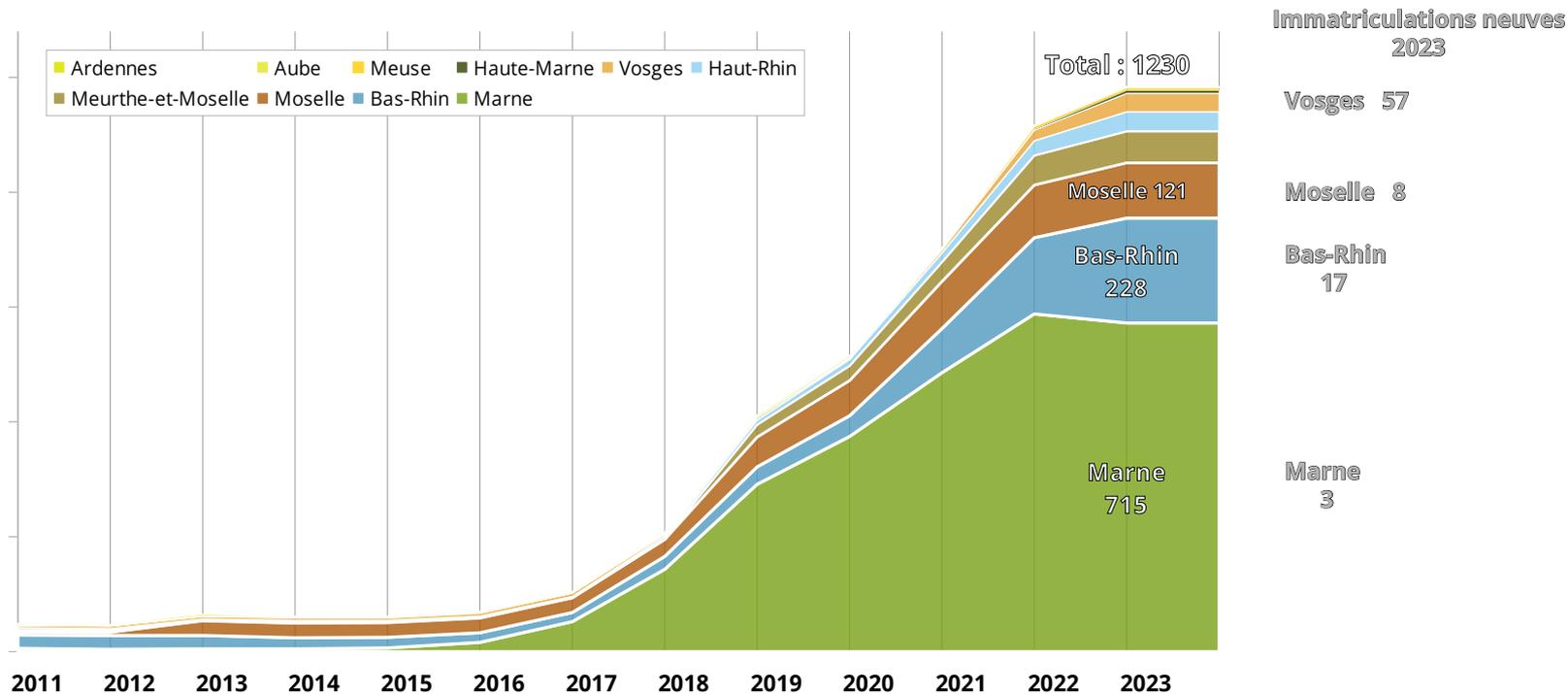




# Parc de véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2023



# Évolution du parc de poids lourds Gaz



# Décarbonation : Objectifs nationaux et européens

## Objectif national et européen de neutralité carbone en 2050

*« La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres. »*

Article 73 de la loi d'orientation des mobilités (« LOM ») du 24 décembre 2019

**La fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles**

a été fixée au niveau européen à **2035**

(la loi « LOM » fixait comme objectif 2040)

D'ici à **2040** : **Fin de la vente des véhicules lourds neufs** affectés au transport de personnes ou de marchandises et **utilisant majoritairement des énergies fossiles**

Loi « Climat & Résilience » de 2021

# Décarbonation : Objectifs nationaux et européens

Au niveau de l'Union européenne :

**Les constructeurs de véhicules vont devoir respecter des seuils de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les camions, autocars et bus neufs** (à l'instar des voitures)

Application à partir de juillet 2025

**Objectifs pour les camions et les autocars :**

- **45 % en 2030**
- **65 % en 2035**
- **90 % en 2040**

La prise en compte des biocarburants dans ces quotas n'est pas définitivement fixée.

# Feuille de route décarbonation filière véhicules lourds

La loi « Climat & Résilience » de 2021 a demandé à chaque secteur fortement émetteur de gaz à effet de serre d'établir une feuille de route pour l'atteinte des objectifs de décarbonation.

Élaborée conjointement par les fédérations professionnelles et les services de l'État  
Remise au gouvernement le 24 mai 2023

Filière « véhicules lourds » : **59 MtCO<sub>2</sub>éq** (2019) soit **14 %** des émissions nationales

## 10 leviers répartis en 4 grands axes :

- Construire un cadre économique et financier propice à l'accélération de la transition énergétique du transport routier
- Coordonner le déploiement des bornes électriques et de stations d'avitaillement
- Accompagner le changement
- Garantir la production des énergies décarbonées qui seront utilisées dans les motorisations



# Renforcement des obligations d'information GES



Depuis **2010** :  
Les **entreprises > 500 salariés**  
et les **collectivités > 250 employés**  
doivent réaliser un **bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre**.

Article L229-25 du Code de l'environnement

Depuis **2023** :  
Les **entreprises** soumises à déclaration  
de performance extra-financière  
(**CA ou bilan > 100 M€**) doivent y inclure  
**les émissions indirectes significatives**  
et pas juste celles concernant l'énergie,  
**ce qui inclut généralement le transport**.

Décret n° 2022-982 du 1er juillet 2022

Catégorie	Poste
1. ÉMISSIONS DIRECTES DE GES	1.1 Emissions directes des sources fixes de combustion
	1.2 Emissions directes des sources mobiles de combustion
	1.3 Emissions directes des procédés hors énergie
	1.4 Emissions directes fugitives
	1.5 Emissions issues de la biomasse (sols et forêts)
2. ÉMISSIONS INDIRECTES ASSOCIÉES À L'ÉNERGIE	2.1 Emissions indirectes liées à la consommation d'électricité
	2.2 Emissions indirectes liées à la consommation d'énergie autre que l'électricité
3. ÉMISSIONS INDIRECTES ASSOCIÉES AU TRANSPORT	3.1 Transport de marchandise amont
	3.2 Transport de marchandise aval
	3.3 Déplacements domicile-travail
	3.4 Déplacements des visiteurs et des clients
	3.5 Déplacements professionnels
4. ÉMISSIONS INDIRECTES ASSOCIÉES AUX PRODUITS ACHETÉS	4.1 Achats de biens
	4.2 Immobilisations de biens
	4.3 Gestion des déchets
	4.4 Actifs en leasing amont
	4.5 Achats de services
5. ÉMISSIONS INDIRECTES ASSOCIÉES AUX PRODUITS VENDUS	5.1 Utilisation des produits vendus
	5.2 Actifs en leasing aval
	5.3 Fin de vie des produits vendus
	5.4 Investissements
6. AUTRES ÉMISSIONS INDIRECTES	6.1 Autres émissions indirectes

# Renforcement des obligations d'information GES



Depuis **2011** :

**Obligation d'informer sur les émissions de CO<sub>2</sub> des prestations de transport**

Articles L1431-3 et D1431-2 à D1431-23 du Code des transports

Depuis **mi-2019** :

Interdiction pour les entreprises > **50 salariés** d'utiliser des moyennes génériques (« niveau 1 »)

Elles doivent utiliser des **données au moins basées sur la moyenne d'émission de leur parc**.

À partir de **2025** :

Le non-respect de cette obligation deviendra **sanctionnable d'une amende administrative jusqu'à 3 000 €**.

Loi « Climat & Résilience » de 2021

Plus d'infos sur cette obligation et Guide méthodologique : [www.ecologie.gouv.fr/information-ges-des-prestations-transport](http://www.ecologie.gouv.fr/information-ges-des-prestations-transport)

Projet **CountEmissionsEu** : **méthodologie commune au niveau européen** pour le calcul des émissions GES des transports

Plus d'infos : [ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda\\_23\\_3774](http://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_23_3774)

# Développement des obligations RSE

## Directive européenne CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)

Applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024

[entreprendre.service-public.fr/actualites/A16970](https://entreprendre.service-public.fr/actualites/A16970)

Le reporting extra-financier porte sur les **données ESG** (Environnementaux, Sociaux et Gouvernance) de l'entreprise :

- **des facteurs environnementaux :**  
atténuation et adaptation au changement climatique, biodiversité, utilisation des ressources...
- **des facteurs sociaux :**  
égalité des chances, conditions de travail et respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales...
- **des facteurs de gouvernance :**  
rôle des organes d'administration, activités de lobbying, gestion des relations avec les partenaires commerciaux...

Entrée en vigueur	1 <sup>er</sup> reporting	Entreprises concernées
1 <sup>er</sup> janvier 2024	<b>2025</b> (pour l'année 2024)	Entreprises déjà soumises à la directive sur la publication d'informations non financières depuis 2018, c.-à-d. remplissant 2 des critères suivants : <b>plus de 500 salariés</b> , plus de 50 M € de CA, plus de 25 millions € de total de bilan
1 <sup>er</sup> janvier 2025	<b>2026</b> (pour l'année 2025)	Entreprises remplissant 2 des critères suivants : <b>plus de 250 salariés</b> , plus de 50 M € de CA, plus de 25 millions € de total de bilan
1 <sup>er</sup> janvier 2026	<b>2027</b> (pour l'année 2026)	PME cotées en bourse (sauf micro-entreprises)

# Développement des obligations RSE

[portail-rse.beta.gouv.fr](http://portail-rse.beta.gouv.fr)

Site pour vérifier les obligations RSE s'appliquant à votre entreprise



 **REPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Ministère de l'Énergie  
Ministère des Transports

**Portail RSE** BETA  
Un chemin unique pour connaître et répondre à ses obligations RSE

### Vérifiez vos obligations

Effectuez une simulation simplifiée pour connaître les réglementations applicables à votre entreprise.  
[Inscrivez-vous](#) ou [connectez-vous](#) pour saisir vos critères complets.

#### 1. Recherchez votre entreprise

Saisissez le numéro SIREN de votre entreprise

[Trouvez votre SIREN sur l'Annuaire des entreprises](#)

#### 2. Renseignez les informations de votre entreprise

**OBSERVATOIRE REGIONAL TRANSPORTS ALSACE**

Effectif	Chiffre d'affaires	Bilan
Vérifiez et confirmez le nombre de salariés de l'entreprise	Montant net du chiffre d'affaires de l'exercice clos	Total du bilan de l'exercice clos
<input type="text" value="entre 0 et 9 salariés"/>	<input type="text" value="entre 0 et 900k€"/>	<input type="text" value="entre 0 et 450k€"/>

L'entreprise est cotée sur un marché réglementé européen

**Groupe d'entreprises**

L'entreprise fait partie d'un groupe composé d'une société-mère et d'une ou plusieurs filiales

# Déploiement des ZFE-m

## ZFE-m : Zone à faible émissions mobilité

Circulation interdite pour les véhicules les plus polluants selon leur classe Crit'air

**Rendues obligatoires** par la loi « LOM » (2019)  
**dans les agglos où la pollution de l'air dépasse les seuils limites**

**Pour ces agglos, la loi demande une interdiction des « Crit'air 3 » en 2025**

**Loi « Climat & Résilience » (2021) élargit aux agglos > 150 000 habitants  
l'obligation de mettre en place une ZFE-m avant fin 2024**

mais n'impose pas d'interdiction autre que celle des véhicules non classés Crit'air  
et un périmètre couvant au moins 50 % de la population (de l'EPCI principal)

Dans le respect de ce cadre,

**les collectivités ont la responsabilité de définir le périmètre, les Crit'air interdites et le calendrier**



# Déploiement des ZFE-m

**La qualité de l'air s'est améliorée**

→ **De moins en moins d'agglos dépassent les seuils limites**

En 2024, seulement Paris et Lyon dépassent les seuils

**Toutes les agglos du Grand Est sont désormais sous les seuils**  
et ont donc le choix d'interdire ou non les Crit'air 5, 4 ou 3

Attention : pas un acquis et les seuils pourraient diminuer dans les années à venir

**5 agglos concernées en Grand Est par une ZFE-m :**

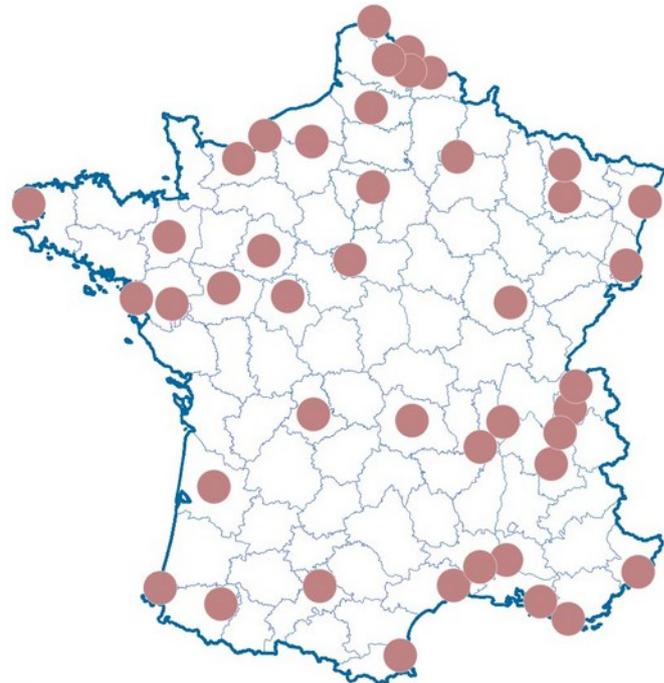
**2 déjà en place + 3 à venir en 2025**

(Reims et Strasbourg)      (Nancy, Metz et Mulhouse)

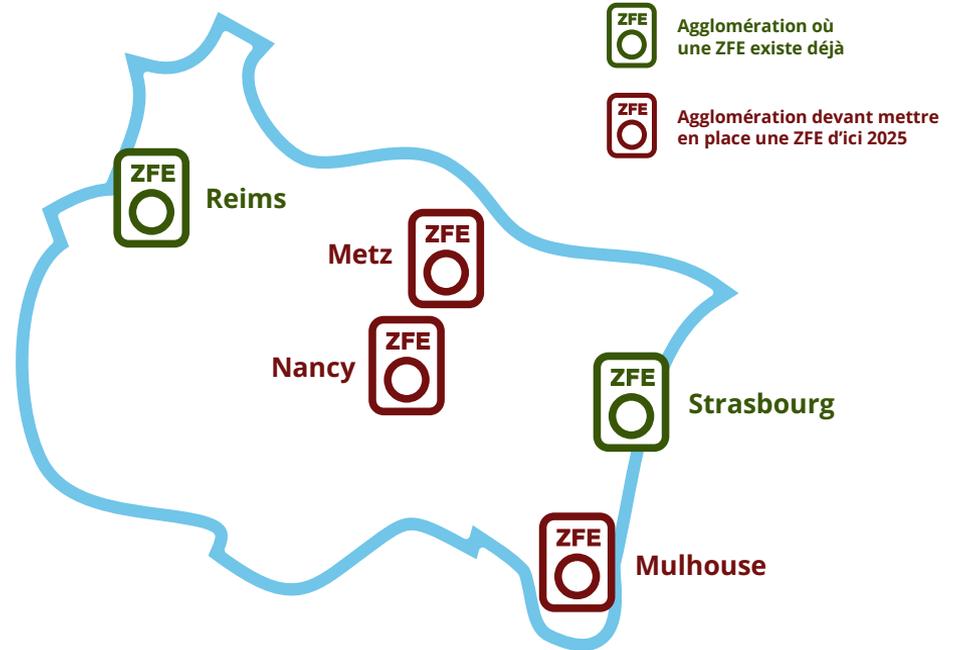
Plus d'infos : [www.logistique-grandest.fr/bientot-cinq-zones-a-faibles-emissions-en-grand-est](http://www.logistique-grandest.fr/bientot-cinq-zones-a-faibles-emissions-en-grand-est)



# Déploiement des ZFE-m



● Agglomération de plus de 150 000 habitants devant mettre en place une ZFE-m d'ici fin 2024



Agglomération où une ZFE existe déjà



Agglomération devant mettre en place une ZFE d'ici 2025



Reims



Metz



Nancy



Strasbourg



Mulhouse

# Déploiement des ZFE-m

## Reims



## Nancy



Interdiction à partir de **2025**

# Appel à projets ADEME

## « Écosystèmes des véhicules lourds électriques »

**Pas encore ouvert en 2024**

Changement des financements :  
Budget État → Programme CEE

Dossiers notés (gains environnementaux et qualité technique)  
et retenus selon leur classement  
dans la limite de l'enveloppe de l'appel à projets

# Appel à projets ADEME

## « Écosystèmes des véhicules lourds électriques »

Pour mémoire, caractéristiques de l'AAP 2023 (clos) :

<b>Montant</b>	<p><b>jusqu'à 65 %</b> de l'écart entre le coût d'acquisition du véhicule et celui d'un équivalent diesel <b>dans la limite des seuils européens</b></p> <p>plafonné à <b>75 000 €</b> cat. N2 (&lt; 12 t) <b>100 000 €</b> autocars et porteurs &gt; 12 t <b>150 000 €</b> tracteurs routiers</p>	<p><b>Enveloppe</b></p> <p><b>60 M€</b></p> <p>Relève intermédiaire <b>39 M€</b> dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 35,75 M€ pour les poids lourds</li> <li>• 3,25 M€ pour les autocars</li> </ul>	<p><b>Véhicules éligibles</b></p> <p>Véhicules 100 % électriques à batterie Catégories <b>N2</b> et <b>N3</b> PTAC &gt; <b>4,5 t</b></p> <p>Autocars 100 % électriques à batterie Catégories <b>M2</b> et <b>M3</b></p>
	<p><b>jusqu'à 60 %</b> des coûts éligibles pour l'installation d'infrastructures de recharge</p>		

# Dispositif de suramortissement

**Déduction exceptionnelle sur l'assiette de l'impôt sur les sociétés**

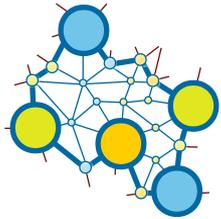
**Validité prévue jusque fin 2030**

Article 39 decies A du Code général des impôts

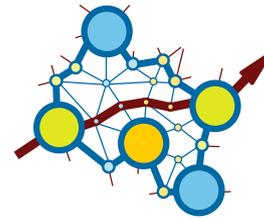
**Véhicules  
éligibles**

Neufs PTAC > 2,6 t  
ED95, B100 exclusif, GNV, biogaz, électrique, hydrogène, mélange GNV/biodiesel

PTAC	2,6 ≤ . < 3,5 t	3,5 ≤ . ≤ 16 t	> 16 t
Taux de déduction sur la base d'imposition	<b>20 %</b>	<b>60 %</b>	<b>40 %</b>



## Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est



## Feuille de route issue de la Conférence régionale Fret et Logistique Grand Est

Initiative de l'État et de la Région  
Organisée par l'ORT&L Grand Est

**5 journées de travail thématiques**

fin 2022 – début 2023

associant largement les acteurs privés

**Feuille de route partagée**

ciblant des actions concrètes  
contribuant à répondre aux enjeux  
exprimés lors de la Conférence

**Présentée le 21 septembre 2023**

en présence de la Préfète de région,  
du Président de la Région Grand Est  
et du Président de l'ORT&L

**6 ambitions**

**déclinées en 17 actions**



### Consolider et partager les connaissances

**Action 1** Lancer un observatoire de l'immobilier logistique

**Action 2** Actualiser et renforcer les productions de l'ORT6L

### Sensibiliser aux enjeux et potentiels de la logistique et de ses métiers

**Action 3** Amplifier les actions de valorisation et d'attractivité des métiers

**Action 4** Informer les collectivités locales sur les enjeux liés à la logistique

**Action 5** Développer les Journées Portes Ouvertes visant à faire découvrir les entreprises et les métiers

### Développer les lieux d'échanges et de partages d'expérience

**Action 6** Faciliter les partages d'expériences

**Action 7** Structurer un réseau d'échanges à une échelle interprofessionnelle

**Action 8** Développer les échanges avec les usagers des infrastructures

### Accompagner économiquement le verdissement des chaînes logistiques

**Action 16** Aider financièrement les transporteurs verdisant leurs flottes

**Action 17** Soutenir le développement des raccordements au réseau ferré

### Développer les capacités et services rendus des infrastructures pour répondre aux besoins

**Action 13** Financer le développement des infrastructures de transport pour les différents modes

**Action 14** Pérenniser les lignes capillaires fret

**Action 15** Financer le développement des plateformes multimodales structurantes

### Piloter et coordonner les évolutions de la logistique dans les territoires

**Action 9** Étudier le réseau ferré, ses usages et potentiels pour lever les obstacles à son développement

**Action 10** Intégrer davantage les enjeux liés à la logistique dans les documents d'urbanisme

**Action 11** Intensifier les études territoriales « Motorisations à faibles émissions »

**Action 12** Coordonner au niveau régional le développement des énergies alternatives

### Action 11

#### Intensifier les études territoriales « Motorisations à faibles émissions »

L'objectif de neutralité carbone des transports impose l'ambition de se passer, dans un avenir proche, des énergies fossiles et, en particulier, du gazole qui est aujourd'hui la source d'énergie prédominante pour le transport de marchandises. Cette ambition implique de **proposer des énergies alternatives**, renouvelables et moins polluantes, dont le succès reposera notamment sur la possibilité pour les utilisateurs de **pouvoir accéder à des infrastructures d'avitaillement adaptées**, bien situées, en nombre suffisant, avec des surcoûts aussi faibles que possible.

Le développement des flottes de véhicules dotées de motorisations alternatives au diesel doit se faire de manière coordonnée avec celui de la production d'énergies faiblement carbonées et des lieux d'avitaillement, **en s'appuyant au maximum sur les ressources du territoire**, tant s'agissant des énergies renouvelables disponibles que des entreprises et acteurs de celui-ci ou encore du foncier.

C'est tout le but des **études territoriales « motorisations à faibles émissions »** promues par la Région Grand Est. À partir d'un diagnostic des ressources mobilisables localement pour décarboner les transports lourds, elles permettent de proposer, en lien avec les acteurs locaux, **des scénarios de conversion des flottes du territoire** et un maillage en stations d'avitaillement multi-énergie pour répondre à la demande énergétique.

**La Région porte l'ambition que ces études se multiplient** et, pour ce faire, **aide financièrement les intercommunalités et leurs groupements** (PETR, par exemple) qui portent de telles études. L'aide représente 50 % des coûts (80 % jusqu'à fin 2023) sur une assiette de 40 000 à 100 000 €. Leur mobilisation doit être amplifiée et est fondamentale pour la réussite de cette action.

### Action 12

#### Coordonner au niveau régional le développement des énergies alternatives

Les participants aux ateliers ont souligné l'importance que le développement des énergies renouvelables se fasse de manière coordonnée entre les différents territoires du Grand Est afin de **limiter les effets de frontière** et d'**éviter les zones blanches**. Il est notamment essentiel que les transporteurs soient assurés de la capacité de ravitailler leur véhicule en énergie alternative lorsqu'ils s'éloignent de leur territoire. Cela passe par un **accroissement rapide et significatif des stations multi-énergies pour couvrir l'ensemble de la région**.

Cet objectif partagé par la Région Grand Est s'est traduit par l'adoption, fin 2021, d'un **Plan Motorisations à Faibles Émissions** qui définit les orientations et les actions pour parvenir à une mobilité durable et décarbonée à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, **un comité opérationnel a été constitué** pour suivre la mise en œuvre de cette politique et de ses différents dispositifs (études territoriales, aides, etc.) mais également **animer et développer la mise en réseau des acteurs et faciliter la coordination de leurs actions**. Il réunit notamment les collectivités locales, les producteurs, distributeurs et syndicats d'énergies ou encore les fédérations professionnelles des transports et de la logistique. Ce dialogue entre acteurs se poursuivra et a vocation à se renforcer, au travers de ce comité ainsi que d'autres cadres.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'hydrogène, la Région Grand Est s'est dotée d'une stratégie régionale de développement de ce vecteur énergétique. Les résultats de **l'étude « Corridor H2 »** lancée fin 2022 devraient permettre de **structurer le développement de cette filière et de ses infrastructures** (production, distribution...) pour les usages liés aux mobilités.

### Action 16

#### Aider financièrement les transporteurs verdissant leurs flottes

La conversion des flottes de véhicules vers des motorisations alternatives au diesel et des énergies moins polluantes et décarbonées représente des **coûts importants**. Or, les entreprises de transport n'ont généralement pas les capacités financières pour porter seules de tels investissements dans un contexte de forte concurrence et de faiblesse des marges.

Les transporteurs ont donc **besoin du soutien de leurs clients et des pouvoirs publics** pour limiter le surcoût à l'acquisition ou à la conversion de matériels. Le montant des surcoûts et des soutiens nécessaires dépendent des différentes technologies (électricité, hydrogène, biogaz, biocarburants...) et de leur maturité. Ils auront tendance à diminuer au fur et à mesure que ces technologies seront de plus en plus répandues au sein des parcs de véhicules.

**L'état a mis en place des dispositifs permettant de réduire les coûts de ces véhicules**, tel que le suramortissement, et l'aide au développement des écosystèmes de véhicules lourds électriques au travers d'appels à projets pilotés par l'ADEME.

La Région Grand Est a également instauré un dispositif d'aide dans le cadre de son **Plan Motorisations à Faibles Émissions** avec des aides allant de 1 600 à 60 000 € par véhicule, selon le type de véhicules (acquisition ou retrofit, énergie et poids). Lié à la mise en œuvre d'études territoriales, elles devraient permettre d'aider un nombre croissant de véhicules au fur et à mesure que davantage de territoires seront couverts par de telles études.

Au niveau local, le Grand Reims et l'Eurométropole de Strasbourg se mobilisent également pour aider financièrement les entreprises convertissant leurs flottes, dans le cadre du déploiement des **zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)**.

Afin d'aider les transporteurs à mieux connaître les différentes technologies de motorisations alternatives, à identifier et à solliciter les aides disponibles, la Région, l'ADEME, l'Aftral, GRDF et GRTgaz financent un poste de **chargé de mission à la disposition des entreprises pour les accompagner**. L'ORT&L va également actualiser son recensement des dispositifs d'aides existants.

# Feuille de route Fret & Logistique : Autres suites

## Lettre de mission du Ministre des transports à la Préfète de région

lui demandant de travailler sur deux points complémentaires :

- **La structuration interprofessionnelle des acteurs économiques du fret et de la logistique en Grand Est**
- **La coordination entre ports et plateformes multimodales ainsi qu'entre acteurs publics sur les sujets logistiques**

→ S'il y a des attentes ou des besoins, n'hésitez pas à les faire remonter à la préfecture de région et/ou à la DREAL



# Action ORT&L : Évènement sur la transition écologique

## Projet de rencontres régionales sur la transition écologique des transports de marchandises

Évènement en présentiel

Co-organisé avec le programme EVE (Objectif CO<sub>2</sub>, Fret21, Evcom...)

Souhait de valoriser les entreprises engagées dans ces dispositifs



Sondage mené pour recueillir les attentes

- Au-delà de besoins d'infos sur les évolutions réglementaires et les aides, un intérêt prononcé pour les **coopérations chargeurs-transports** et la **valorisation auprès des clients**

Enjeu pour nous d'intéresser un large public

Recherche de partenaires (non commerciaux)

- N'hésitez pas à prendre contact avec nous

# Merci pour votre attention

Pour me contacter :



Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

**Nicolas BOIDEVEZI**

[ortl.grandest@i-carre.net](mailto:ortl.grandest@i-carre.net)