

ÉVÈNEMENT RÉGIONAL

 **12 DÉCEMBRE 2023**
9H30 - 12H30

La plateforme industrielle de La Poste
8 Chem. Saint-Raymond - 33610 Cestas

TRANSPORTS ROUTIERS : QUELLES PERSPECTIVES POUR DES ÉNERGIES ALTERNATIVES ?

BILAN - TABLE RONDE - REMISE DE CHARTES - COCKTAIL



**ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT**
transport et logistique



Les chargeurs s'engagent



Les commissionnaires s'engagent



Les transporteurs s'engagent



**PLATEFORME
D'ÉCHANGE DE DONNÉES
ENVIRONNEMENTALES
TRANSPORT**

INTRODUCTION



ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT
transport et logistique



- 1 Introduction
- 2 Table ronde (slides 4-90)
- 3 Bilan du programme EVE (slides 91-103)
- 4 Remise des chartes (106)
- 5 conclusion
- 6 Cocktail déjeunatoire

Table ronde :

Transports routiers, quelles perspectives pour les énergies alternatives





Choix et décisions de la politique européenne et nationale

Nicolas BOUSSAND, Direction des mobilités routières, **DGITM**

- Rappel de la démarche SNBC
- Le règlement européen sur les émissions de CO2 poids lourds
- La feuille de route décarbonation des véhicules lourds

Constructeurs : état des lieux des offres actuelles et à venir

Véronique Hesse, Chargée de mission programme EVE, **Eco CO2**

- Les offres électriques
- Les projets hydrogène

Energie, carburant, approvisionnement et perspectives

Nicolas DORE, Coordinateur « carburants alternatifs », **ADEME**

- Le biodiesel
- Le biogaz
- L'électrique
- L'hydrogène

Retours d'expériences

- **Transports HAUTIER, Anne HOUSBINE**, Responsable RSE
- **CITRAM Aquitaine, Nicolas RAUD**, Directeur
- **ADEME, Thomas FERENC** – Projet Ma'Hyage (Hydrogène)
- **TotalEnergie** – Déploiement des réseaux d'approvisionnement, hydrogène et GNV – **DEVRON Isabelle**, H2 Business Developer



Progression des ventes des véhicules à énergies alternatives au diesel en 2022

VUL 3,5t → Porteurs 7,49t

Porteurs 7,5t → Tracteurs 40-44 t

	2020	2021	2022	Juil_23
Diesel	98,4%	97,4%	97%	94,3%
Energies alternatives, dont :	0,8%	2,6%	3%	5,7%
GNV	1%	1,3%	1%	0,9%
Electrique	0,6%	1,2%	2%	4,7%
Hybride	0,03%	0,15%	0,05%	0,03%
H2	0%	0%	0%	0,02%

	2020	2021	2022	Juil_23
Diesel	96,4%	95,8%	93,9%	92,7%
Energies alternatives, dont :	3,6%	4,2%	6,1%	7,3%
GNV	3,6%	4%	4%	4,1%
B100 exclusif	0%	0,2%	1,8%	2,5%
Electrique	0,01%	0,06%	0,27%	0,7%
Hybrides + ED95 + H2	0,01%	0,02%	0,02%	0,05%



Quelle est la part des véhicules électriques sur l'ensemble des ventes des véhicules à énergies alternatives en 2022 ?

VUL 3,5t → Porteurs 7,49t

2 739 véhicules à énergies alternatives vendus, soit **3% des ventes totales** des véhicules en 2022

1 796 véhicules électriques

65,6%

901 véhicules GNV / BioGNV

32,8%

42 véhicules hybrides

1,5%

Porteurs 7,5t → Tracteurs 40-44 t

2 591 véhicules à énergies alternatives vendus, soit **6,1% des ventes totales** des véhicules en 2022

1712 véhicules GNV / BioGNV

66%

757 véhicules B100 exclusifs

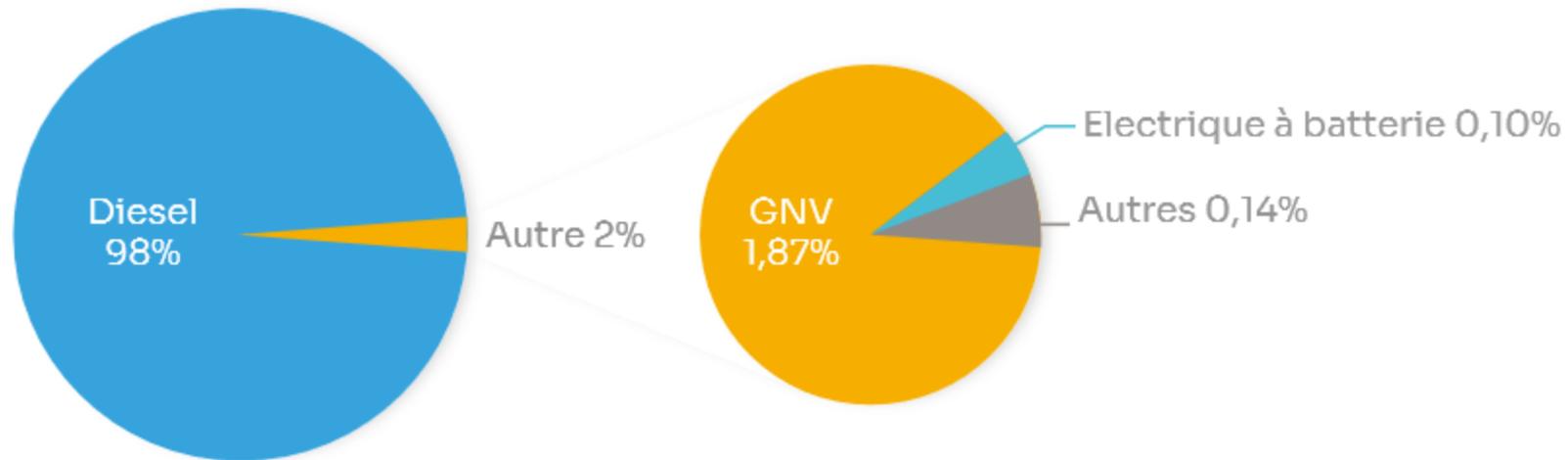
29,2%

115 véhicules électriques

4,4%



Figure 1 - Répartition du parc d'autocars par type de carburant en France,
au 1^{er} janvier 2022 (Source : SDES⁴)



Electrique : moins de 100 véhicules

Nicolas BOUSSAND

Chargé d'études développement durable et numérique des transports routiers
(Direction des mobilités routières /DGITM)





**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La politique européenne et nationale de réduction des émissions de GES

La démarche SNBC – Règlementation européenne CO₂ PL – Présentation des travaux de la Feuille de route article 301

JOURNÉE TECHNIQUE OBJECTIF CO₂ NOUVELLE-AQUITAINE

RETOUR SUR LA DÉMARCHE DE LA STRATEGIE NATIONALE BAS CARBONE (SNBC)



La stratégie française pour l'énergie et le climat

Elle constitue notre **feuille de route pour atteindre la neutralité carbone en 2050** et pour assurer l'adaptation de notre société aux impacts du changement climatique.

Elle se décline en une loi de programmation énergie-climat et en 3 documents de planification :

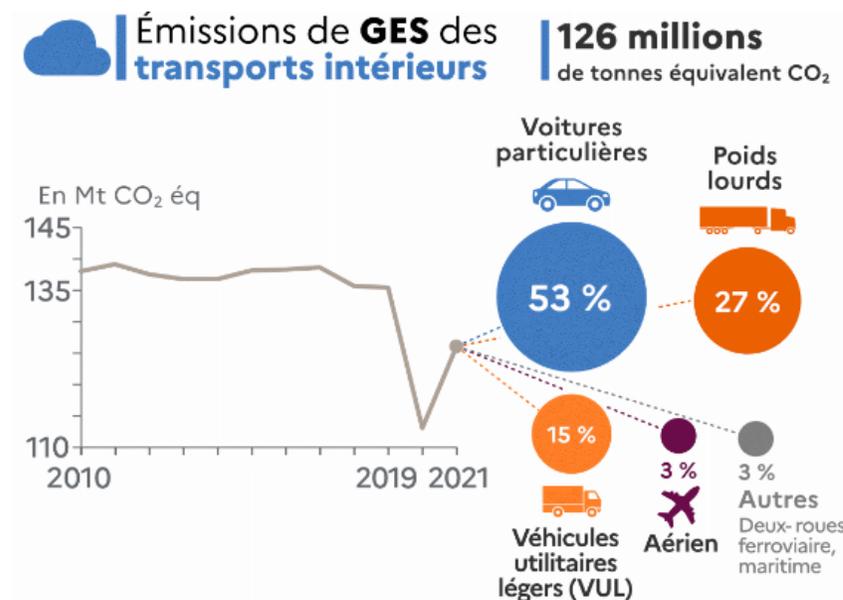
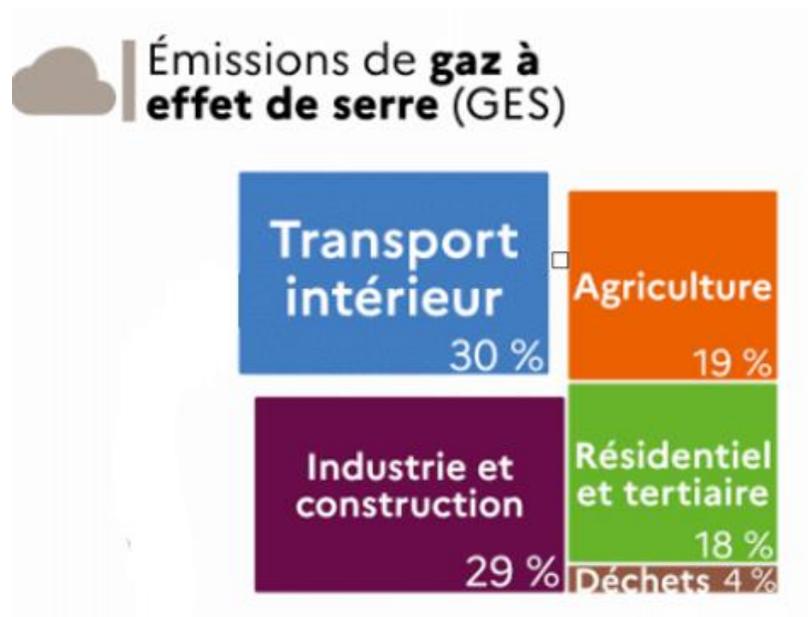
- La stratégie nationale bas-carbone (SNBC)
- La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)
- Le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC)

Cette stratégie est mise à jour tous les 5 ans : L'enjeu est d'adapter notre cadre législatif et réglementaire aux nouveaux objectifs européens 2030 du paquet législatif Fit for 55, adopté sous présidence française du Conseil de l'UE : - 55% d'émissions de GES par rapport à 1990.

Le principal enjeu auquel devra répondre la prochaine programmation est d'assurer le « bouclage » de l'ensemble de nos trajectoires carbone et énergétiques, c'est-à-dire de garantir pour tous les secteurs (transports, agriculture, bâtiments, industrie, énergie, déchets) une adéquation entre le besoin et la ressource.

Retour sur la démarche SNBC... quelques chiffres

- En 2021, les véhicules lourds (PL, bus et cars) ont émis **34 Mt CO₂ éq.**, soit 27% du total des GES émis par le secteur des transports (126 Mt CO₂ éq.) :

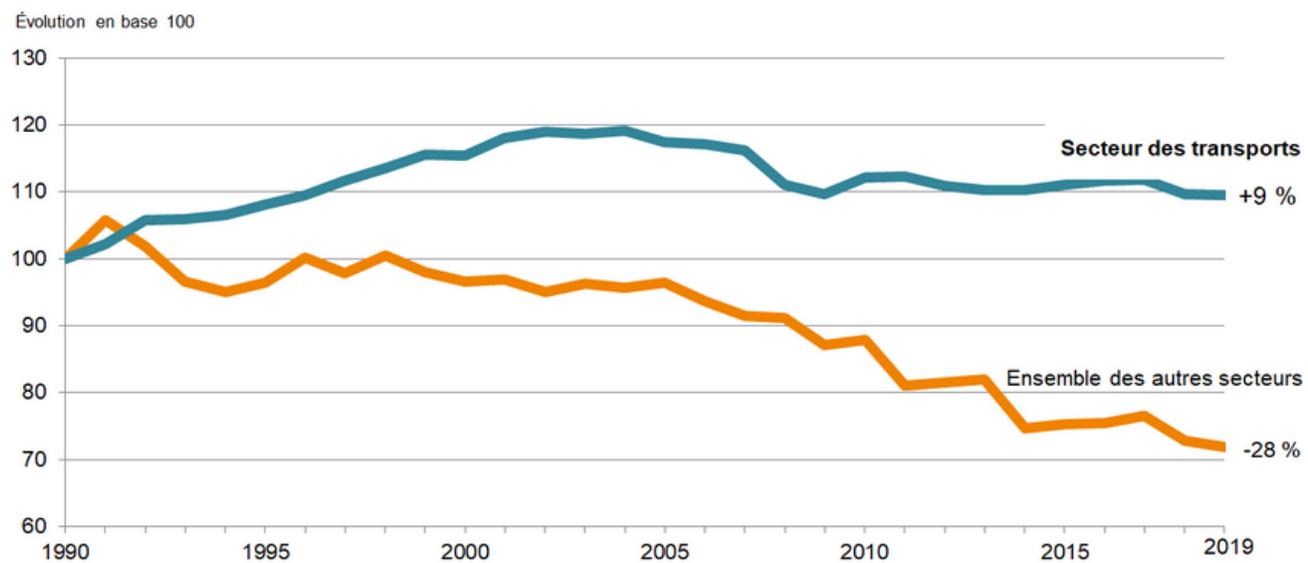


Source : SDES – Les transports en France, chiffres clés et tendances en 2021

Quelques chiffres : évolution des émissions de GES des transports

- Alors que les émissions nationales de GES ont diminué de 20% entre 1990 et 2019, celles des transports ont augmenté de 9%.
- Le transport est le seul secteur dont les émissions de GES ont cru sur cette période :

Evolution des émissions de GES du secteur des transports – France – 1990 / 2019



Source : notre-environnement.gouv.fr

Retour sur la démarche SNBC

- Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte [en 2015](#), la SNBC est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de GES.
- Elle définit une trajectoire de réduction de ces émissions jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes. (L.222-1B du Code de l'environnement)
- Adoptée en Avril 2020, la 2ème édition de la SNBC en vigueur aujourd'hui se fixe 2 objectifs :
 - 1/ Atteindre sur le territoire national, la neutralité carbone à l'horizon 2050
 - 2/ réduire l'empreinte carbone des français.

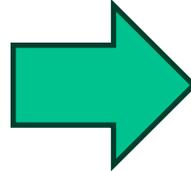
Retour sur la démarche SNBC

- **Suivant la première révision en 2020, une deuxième révision de la SNBC est en cours d'élaboration (SNBC 3) afin de s'aligner avec les objectifs européens « Fit for 55 » de **réduction de 55% des émissions de GES en 2030 par rapport à 1990.****
- Pour accompagner l'atteinte de ces objectifs, le Secrétariat Général pour la Planification Ecologique a été créé en 2022 afin de coordonner et planifier l'action du Gouvernement pour répondre à ces objectifs et les traduire de manière opérationnelle.
- Une première présentation des leviers de décarbonation identifiés pour chaque secteur a été publiée le 22 mai 2023 à l'occasion d'un Conseil National de la Transition Ecologique.
- Les leviers principaux identifiés dans le domaine de la logistique sont : la sobriété, l'efficacité énergétique, l'électrification des véhicules, le recours accru au fret ferroviaire et fluvial, le recours aux bio et e-carburants et l'optimisation du chargement.

La Stratégie Nationale Bas Carbone 3 vise

-55 %

des émissions de GES
du secteur des transports en 2030
par rapport à 1990



**Décarbonation
complète
à l'horizon 2050**

Le pacte vert pour l'Europe et la « loi européenne sur le climat »

Parallèlement aux démarches françaises, la Commission européenne a présenté en 2019 un pacte vert pour l'Europe décliné de manière opérationnelle, par la « loi européenne sur le climat » adoptée le 30 juin 2021, qui a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'Union européenne d'ici 2050

« Loi européenne sur le climat » = Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999

LE REGLEMENT EUROPEEN SUR LES EMISSIONS DE CO₂ DES POIDS LOURDS

Nouvelles normes d'émissions de CO₂ pour les PL (1/3)

Le 14 février 2023, la Commission européenne a présenté une proposition de révision du règlement renforçant les normes d'émissions de CO₂ applicables aux véhicules lourds neufs, initialement fixés par le règlement (UE) 2019/1242, afin d'accélérer la décarbonation du transport routier.

Le transport routier est responsable de :



Du total des émissions de GES de l'UE



De l'énergie finale consommée au sein de l'UE

Nouvelles normes d'émissions de CO₂ pour les PL (2/3)

Champ d'application

- Le texte s'applique aux constructeurs de poids lourds (camions et remorqueurs), d'autocars et d'autobus.
- Les obligations de réduction d'émissions de CO₂ s'appliquent sur les émissions moyennes du parc de véhicules neufs par constructeur, par rapport aux émissions moyennes de CO₂ de la période de référence de l'année 2019.
- Exemption pour les véhicules « à usage spécial hors route », pour les grues mobiles et pour les véhicules agricoles et forestiers.
- Exemption également pour les constructeurs produisant moins de 100 véhicules par an.

Définitions

- Les dispositions se basent sur un raisonnement au « pot d'échappement » : toute référence à une analyse en cycle de vie a été supprimée.
- Le texte vient définir les véhicules à « émission zéro » (au pot d'échappement), qui comprennent les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.
- Cette définition exclut les carburants renouvelables.

Nouvelles normes d'émissions de CO₂ pour les PL (3/3)

En résumé, le projet de révision du règlement sur les normes d'émissions de CO₂ applicables aux véhicules lourds neufs de la Commission Européenne, en cours de négociation avec le Parlement et les Etats-Membres, prévoit les dispositions suivantes :

- Elargissement du champs d'application du texte actuel à l'ensemble des véhicules lourds (hors véhicules à usage spécial) et aux véhicules utilitaires légers (non couverts par le règlement CO₂ applicable aux voitures particulières et aux camionnettes), ainsi qu'aux remorques
- Maintien de l'objectif pour 2025 (réduction des émissions de 15% par rapport à 2019-2020)
- Renforcement de l'objectif pour 2030 et introduction de nouvelles cibles de réduction des émissions => 45 % en 2030 (vs 30% dans le règlement actuel), 65 % en 2035, 90 % en 2040 par rapport à 2019-2020
- L'objectif de la commission de 100 % d'autobus urbains neufs « zéro émission » à compter de 2030 a été reporté à 2035 dans l'orientation générale issue du conseil environnement du 16 octobre suite aux multiples interventions des autorisés françaises en ce sens

Le projet de règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport « CountEmissions EU »

Comptabilisation des émissions liées aux transports « CountEmissions EU »

- Cette initiative établit un cadre commun pour le calcul et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.
- Elle peut s'appliquer aussi bien au secteur du transport de passagers qu'à celui du fret.
- Des informations transparentes permettront aux prestataires de services de surveiller et de réduire leurs émissions et de rendre leurs services de transport plus efficaces et permettront aux utilisateurs de choisir l'option la plus durable.
- La proposition de texte porte sur les émissions de GES dite « du puits à la roue » c'est-à-dire provenant à la fois de l'utilisation des véhicules et de la production de l'énergie utilisée par ces derniers et des opérations de plateforme.

Feuilles de route de décarbonation « ARTICLE 301 »

**PRÉSENTATION DE LA FEUILLE DE ROUTE :
DÉCARBONATION DE LA CHAÎNE DE VALEUR
DES VÉHICULES LOURDS**

Un travail partenarial commencé en 2021, la démarche FDR 301

- La FDR s'est appuyée sur les travaux de la task force poids lourds, conduits depuis 2021.
- Un an de travail pour produire un document détaillé et partagé avec l'ensemble des parties prenante
- 4 comités de pilotage, plus de 40 réunions des groupes de travail, une 50aine de fiches leviers rédigées, organisées autour de 5 thèmes : L'énergie, le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs, les véhicules utilitaires légers et les engins de travaux publics.
- Des propositions identifiées de leviers d'action.

-> une co-construction pour la transition énergétique du secteur.

Le verdissement des motorisations et des carburants est le 1^{er} levier de décarbonation : besoin d'un mix énergétique

Carburants liquides

- + : Fluidité logistique, motorisation existante, forte autonomie, engins de chantiers et longue distance
- - : disponibilité en Biomasse et e fuel, émission à l'échappement

GNV

- + : facilité d'utilisation, TCO faible, bon maillage des infrastructures
- - : priorisation d'usage de la biomasse

électrique

- + : zéro émission à l'échappement (usage urbain), constructeurs engagés,
- - : contrainte d'exploitation, coût élevé des TCO, garantir la disponibilité de l'électricité (raccordement réseau et bornes)

hydrogène

- +: autonomie, charge rapide, long trajet, engins de chantier
- - : prix d'acquisition, décarbonation de l'hydrogène, penser la production à proximité des lieux d'utilisation

Autres leviers de décarbonation identifiés

• *Les autres leviers de décarbonation :*

• Amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules

- Favoriser l'aérodynamisme des véhicules
- Développer l'écoconduite

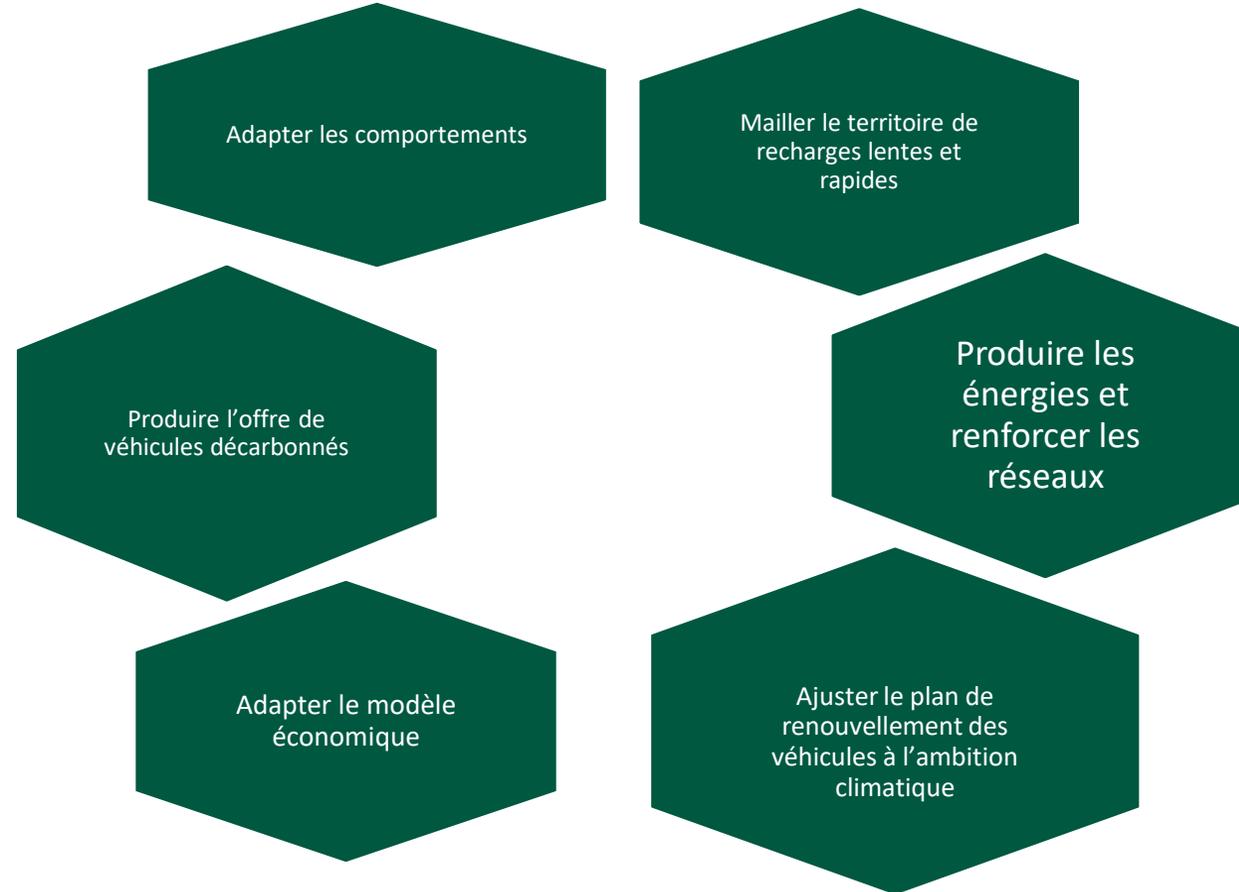
• Evolution technologique/autres

- Favoriser l'automatisation des véhicules

• Optimisation des flux / logistique

- Massifier les modes de transport
- Encourager le report modal
- Favoriser des implantations logistiques aux carrefours des flux de transport
- Réduire les distances parcourues

Synthèses des principaux leviers pour décarboner le transport routier de marchandises



Synthèses des principaux leviers pour décarboner le transport routier de Voyageurs



Principaux leviers pour décarboner les Véhicules Utilitaires Légers

Mailler le territoire de recharges lentes et rapides, en réponse aux usages

Donner une visibilité sur l'offre industrielle et les aides associées

Accompagner en priorité les acteurs des ZFE

Assurer un mix énergétique qui réponde à la diversité des usages

Homologation du retrofit, pour les véhicules à aménagement complexe

Un plan d'actions à inscrire dans le temps collectivement, dans une démarche partenariale

1. Construire un cadre économique et financier

Aides financières, incitation fiscale

Visibilité et stabilité réglementaire (local, national, européen)

Trajectoire pluriannuelle

Prix des énergies

2. Déploiement coordonné des véhicules, bornes et stations

Planifier le développement des infrastructures

Anticiper le déploiement des véhicules

4. Accompagner le changement

3. Produire les énergies décarbonées

Capacité du réseau électrique

Production du bioGNV et de l'hydrogène

Plan de développement des biocarburants et carburants de synthèse

SUITE DES TRAVAUX DE LA FEUILLE DE ROUTE

Poursuite des travaux de la Feuille de route

- Une nouvelle phase de travaux pour concrétiser de manière opérationnelle les leviers identifiés et les mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de décarbonation
- des groupes de travail mis en place dès Septembre 2023 et notamment

Financement de la
transition

Déploiement des bornes
de recharge

Thématiques
spécifiques (H2, autres
leviers de
décarbonation...)

Poursuite des travaux de la Feuille de route

GT Financement de la transition

Objectifs

- Identification des outils budgétaires et extra-budgétaires mobilisables
- Identification des offres des constructeurs pour accompagner les transporteurs
- Définition des actions des donneurs d'ordre pour accompagner le déploiement de l'électricité : adaptation des conditions de livraison et des modalités contractuelles (charte de bonnes pratiques)
- Identification des perspectives de déploiement du rétrofit

Poursuite des travaux de la Feuille de route

GT Déploiement des bornes de recharge

Objectifs

- Planification territoriale et programmation du déploiement des bornes électriques en itinérance, à destination et en dépôt
- Etablissement d'un guide des démarches à effectuer pour un transporteurs souhaitant s'équiper de bornes à son dépôt
- Objectivation des capacités des opérateurs d'installation de bornes à garantir le déploiement du nombre de bornes nécessaires aux hypothèses d'électrification de la SNBC

Poursuite des travaux de la Feuille de route

GT Thématiques spécifiques

Objectifs

- Réflexions sur la pertinence de la filière H2 :
 - Recensement des différents cas d'usages (PL, Bus et cars, VUL, engins) pour lesquels l'hydrogène peut répondre sans regret aux enjeux de décarbonation à horizon 2030,
 - Analyse de la trajectoire d'évolution des coûts de production, de distribution, des prix de à horizon 2030, de la sensibilité des TCO
- Autres modes de verdissement (taux de chargement, diminution des retours à vide, éco-conduite)

Les aides Etat existantes

Aides existantes

- Le dispositif de sur amortissement pérennisé jusqu'en 2030 : les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu peuvent pratiquer un suramortissement assis sur la valeur d'origine des biens acquis neufs de 20 à 60%
- Le dispositif d'appel à projet (AAP) « Ecosystèmes des véhicules lourds électriques » : deux AAP ont été ouverts en 2022 et 2023 pour renforcer le soutien au verdissement des véhicules lourds ainsi que le déploiement des infrastructures de recharge associées. Ces AAP ont permis de soutenir l'acquisition de 545 véhicules lourds électriques (camions bus et autocars) en 2022 pour une enveloppe de 65 M€, et près de 1000 véhicules lourds électriques neufs ou rétrofités en 2023 (camions et autocars) pour une enveloppe de 60 M€.

Pour aller plus loin :

Vous pouvez retrouver les conclusions de la Feuille de route et la télécharger sur le lien suivant :

<https://www.ecologie.gouv.fr/feuilles-route-decarbonation-des-filieres-plus-emettrices>

**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**



Véronique HESSE

Chargé de mission Ecoco2



<https://www.eve-transport-logistique.fr/mediatheque/>

LES WEBINAIRES EVE

Webinaire « LA FILIÈRE ÉLECTRIQUE : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES DANS LE ... »

REPLAY

17 OCTOBRE 2023
14H30

Arnaud ADELSKI
Eco CO2

Andrew PATRY
Eco CO2

Nasreddine BOUDJENANE
EDF

Tariel CHAMEROIS
DB Schenker France

Rebecca MARTIN
ADEME

Copier le li...

LA FILIÈRE ÉLECTRIQUE : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES DANS LE TRANSPORT ROUTIER



Etats des lieux des constructeurs véhicules industriels marchandises



En 2022, 26% des ventes concernaient des véhicules à énergies alternatives

dont une grande majorité de ventes véhicules B100 (environ 3000) et 12% de véhicules PL électriques (environ 550)

Electromobilité & RENAULT TRUCKS : Objectif 20% des ventes dès 2025 & 50% en 2030

- Les gammes Masters & Trafics :** Renault Master électrique RED édition – VUL/Fourgons (de 1321 à 1520 Kg) / Temps de recharge = 3h (chargeur 22kW DC)/ Autonomie = jusqu'à 200km avec batterie 52 kWh

Gamme E-Tech D & D-Wide	Gamme E-Tech T & C
<p>Porteurs 16 tonnes (D) Porteurs 19t (D-wide) et 26 tonnes (D-wide) Distribution urbaine & régionale</p> <p>3 à 6 packs batteries 200 à 565 kWh – technologie NMC</p> <p>1 moteur électrique – puissance max 185 kW (soit 250 Ch) (D)</p> <p>2 moteurs électriques – puissance max 370 kW (D-Wide)</p> <p>Autonomie = 560 km</p> <p>Temps de charge = 1h50 (150kW DC)</p>	<p>Porteurs 32 tonnes et tracteurs 44 tonnes</p> <p>T = Transport régional // C = métier de la construction</p> <p>4 à 6 packs batteries de 360 à 540 kWh - technologie NCA</p> <p>1 moteur électrique – puissance max 330-490 kW (soit 450-665 Ch)</p> <p>Autonomie = 300 km et jusqu'à 500km en charge rapide</p> <p>Temps de charge: 1h25 (250kW DC)</p>

- Vie des batteries + accompagnement entier des clients** (achats véhicules + infrastructure de recharges)

2 cycles de vie des batteries : 70% masse totales recyclés + 95% des matériaux recyclés

Chargeurs embarqués de 22 kW AC (43 kWh fin 2023) et 150 kW DC pour gammes D et DW vs chargeurs embarqués 43kW AC et 250kW DC pour T&C



VOLVO TRUCK, leader sur le marché des PL électriques

Le choix du mix énergétique : GNV / B100 / HVO / Electrique / H2

+141% de commandes de camions électriques au 1^{er} trimestre 2023

Catalogue de véhicules électriques :

FL Electric Porteurs 4*2 jusqu'à 16,7t – 165 kW – jusqu'à 450 km -
Livraisons à domicile - urbain

FE Electric Porteurs 19/26t et jusqu'à 27t – 330 kW – jusqu'à 250 km -
Distribution urbaine, collecte des déchets, travaux de chantier légers

FM Electric Porteurs + tracteurs 40-44t – 490 kW - jusqu'à 320 km
Missions régionales flexibles

FMX Electric Porteurs + tracteurs 40-44t – 490 kW - jusqu'à 380 km
Construction – Engins et matériaux lourds

FH Electric Porteurs + tracteurs 40-44t – 490 kW - jusqu'à 300 km
Régional confort - De ville en ville en tout confort



IVECO, leader historique sur le marché GNV/BioGNV, offre une gamme complète de véhicules à énergies alternatives



400 km d'autonomie mini pour développer le marché de tracteurs électriques

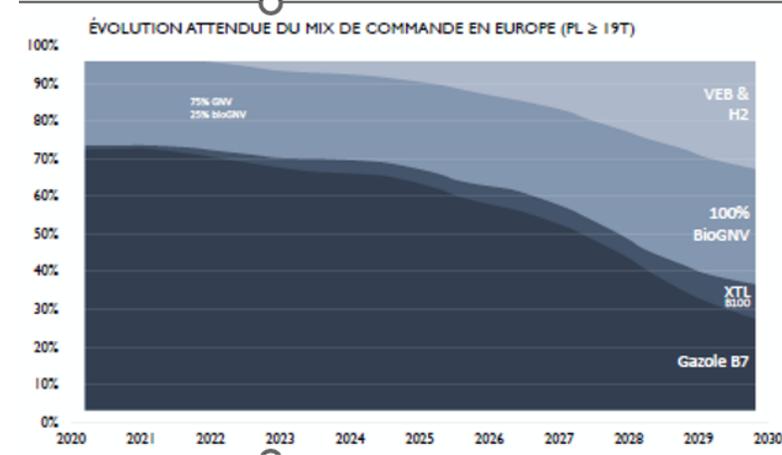
CONSTRUCTEUR GENERALISTE – 3,5 A 180T



	ON-ROAD	CONSTRUCTION	OFF-ROAD
HVO			
ZONE FAIBLES EMISSIONS bioGNV			
ZONE FAIBLES EMISSIONS V.E.	 	 	

SOLUTIONS IVECO
Une **alternative** pour chaque **mission**
5 technologies pour réduire de plus de **80%** les émissions de **CO₂**

Véhicules IVECO pour la transition écologique





Gamme électrique de SCANIA

Step 1 = Hybride rechargeable (PHEV)

Porteurs (4x2 & 6x2*4 & 6x2) + Caisse Frigo + Fourgon + Benne + Plateau
Moteur thermique 7litres à 9litres (220ch à 360ch compatible B100 et XTL/HVO)
Insertion moteur électrique 230kW (310ch) jusqu'à **40% d'économie de consommation**
Autonomie réelle = 40 km

Step 2 = Solution 100% électrique urbaine

2 solutions : 5 batteries – 165 kWh // 9 batteries – 300 kWh
Autonomie moyenne = 230 km
Porteurs uniquement : 4x2 / 6x2 / 6x2*4

Step 3 = Solution 100% électrique régionale

2 solutions : 400 ou 450 kW // 544 ou 612 kW
Capacité 624 kWh = jusqu'à 450 km en une recharge
Porteurs + tracteurs 44 tonnes

Changement technologie de batterie : **NORTHVOLT**

Gamme GNC & GNL

Energie mature - Véhicules 420 / 460 Ch – Moteurs 13 litres

Gamme Biocarburant B100 XTL/HVO

Gamme large de B100 réversible : 280 à 590ch
B100 irréversible – Moteurs 9 litres 320/360ch + Moteurs 13 litres 460/550ch

Toute la gamme SCANIA Diesel compatible XTL/HVO



Gamme électrique de Mercedes – Benz & Fuso

Un mix énergétique inévitable d'ici 2030

Livraison en 2025 du **e-Actros 600**, Poids-Lourds de 40t électrique de 500 km d'autonomie

Catalogue de véhicules électriques :

eFuso Canter = VUL & Porteurs de 3.5t à 9t - 70 à 200 km

eActros 300/400 = Porteurs de 19t à 26t - 300 à 400km

eEconic 300 = Porteurs 26 tonnes dédié BOM - 100 à 150 km

eEconic 300 LS = Tracteur de 40t – 220 km

À venir :

eActros 600 = PL 40t avec 500km d'autonomie début 2025

GenH2 TRR avec Pile à combustible (H2) courant 2027

eAtego = 7,5 à 16 tonnes, initialement prévu en 2024 reporté vers 2028



Infrastructures de recharge

DAIMLER
TRUCK



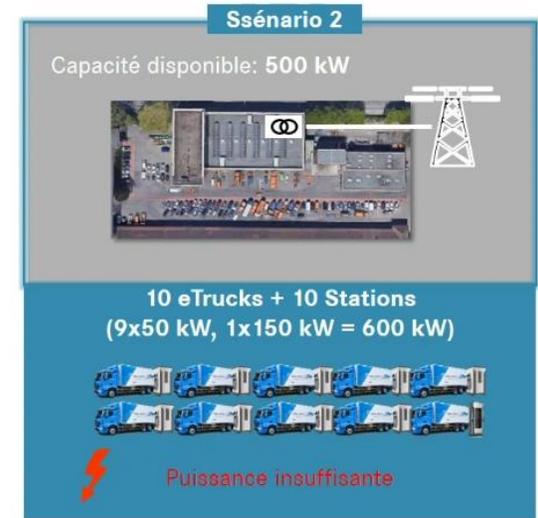
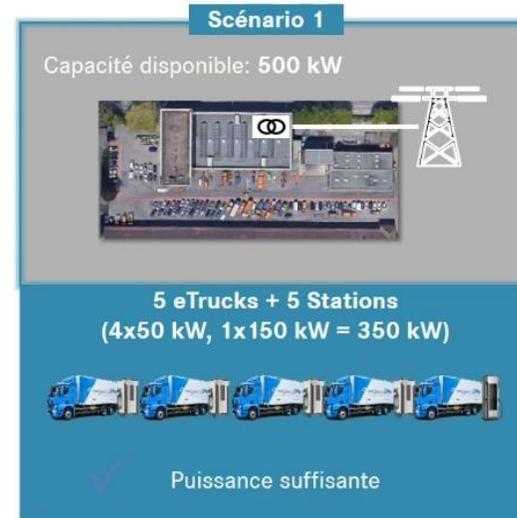
Partenariat DAIMLER - ENGIE

Mise en place d'une borne de recharge 50 kW minimum
(Bornes testées en Allemagne)

Station, réseau de raccordement, transformateur et/ou
génie civil si besoin, raccordement et mise en service.



La puissance électrique du site peut limiter les installations



Technologie de batteries utilisées

lithium – ion se recyclent plutôt bien en France (15/20%)

NMC (Nickel Manganese Colbalt) pour eActros 300/400

LFP (Lithium, Fer, Phosphate) pour eCanter & eActros 600



Les autocars électriques

Principales caractéristiques des offres d'autocars électriques à batterie commercialisées ou en développement recensées – source étude AVERE France : <https://www.averre-france.org/etude-laverre-france-et-france-hydrogene-presentent-la-premiere-etude-dediee-aux-autocars-electriques-a-batterie-et-a-hydrogene-2/>

OEM/ rétrofitteur & modèle	Neuf/ rétrofit	Type d'autocar	Niveau de développement	Capacité de la batterie	Autonomie annoncée	Nombre de passagers	Date de commercialisation en France	Segments sur lesquels les véhicules sont déployés
BYD C9 ²⁰	Neuf	Plancher haut	Commercialisé	324 kWh	200 km	51 à 59	2017	Ligne régulière, transport scolaire, tourisme
Yutong ICe 12 ²¹	Neuf	Plancher haut	Commercialisé	350 à 375 kWh	200 à 280 km	59	2017	Ligne régulière, transport scolaire, tourisme, SLO
Yutong T12E ²²	Neuf	Plancher haut	Commercialisé	422 kWh	NC	51	2022	Tourisme
TEMSA MD9 electriCITY ²³	Neuf	Plancher bas	Commercialisé	200 kWh	NC	56 à 63	2022	Transport scolaire, transport urbain
TEMSA LD SB E ²⁴	Neuf	Plancher haut	Commercialisé	210 à 350 kWh	Jusqu'à 350 km	59 à 63	2023	Tourisme
IVECO Crossway LE ²⁵	Neuf	Plancher bas	Commercialisé	416 à 485 kWh	Jusqu'à 400 km	44 à 48	2023	À venir
Retrofleet IVECO Crossway ²⁶	Rétrofit (base IVECO Crossway)	Plancher haut	Commercialisé	192 kWh	150 km	51 à 55	2023	Transport scolaire, ligne régulière
Greenmot, IVECO Crossway	Rétrofit (base IVECO Crossway)	Plancher haut	En cours d'homologation	230 kWh	150 km	51 à 55	2023	Transport scolaire

LE RETROFIT

Le premier Autocar rétrofité homologué =
septembre 2023

→ Retrofleet (kit pour Modèle Mercedes
Intouro)

→ Greenmot (Kit pour modèle Iveco Crossway)



Autocars électriques hydrogène

Tableau 2 – Principales caractéristiques des offres d'autocars électriques à hydrogène commercialisées ou en développement recensées (liste non exhaustive, NC : Non communiqué)

Projet/ OEM/ rétrofit	Neuf/ rétrofit	Type d'autocar	Niveau de développement	Capacité et pression de stockage H ₂	Puissance de la pile à combustible (max)	Capacité de la batterie	Autonomie annoncée	Nombre de passagers	Date de commercialisa- tion en France
CaetanoBus & TEMSA ⁴⁰	Neuf	Plancher haut	Commercia- lisation à venir	72,8 kg @700 bar	180 kW	160 kWh	Jusqu'à 1 000 km	53	2024-2025
Otokar Territo H ₂	Neuf	Plancher haut	Conception en cours	60 kg @700 bar	100 kW	140 kWh	575 km	49	2024
Nomad CAR H ₂ IVECO Crossway ⁴¹	Rétrofit (base IVECO Crossway)	Plancher haut	Homologation en cours	50 kg @350 bar	NC	NC	450 km	Inchangé	2023-2024
GCK, IVECO Crossway ⁴²	Rétrofit (base IVECO Crossway)	Plancher haut	Homologation en cours	34-50 kg @700 bar	150 kW	94 kWh	300 à 500 km	Inchangé	2023-2024
GCK, IVECO Crossway LE ⁴³	Rétrofit (base IVECO Crossway LE)	Plancher bas	Homologation en cours	25 kg @700 bar	75 kW	47 kWh	300 km	Inchangé	2023-2024
SAFRA, Mercedes Intouro ⁴⁴	Rétrofit (base Mercedes Intouro)	Plancher haut	Homologation en cours	35 kg @350 bar	70 kW	71 kWh	Jusqu'à 500 km	NC	2023
Irizar i6S Efficient Hydrogène	Neuf	Plancher haut	Commercia- lisation à venir	56 kg @350 bar	200 kW	60 kWh	Jusqu'à 1 000 km	49	2024-2025



GAZ

- minicar **Iveco** Daily NP (quelques exemplaires seulement)
- minicar **Indcar** Wing CNG (sur châssis Iveco Daily)
- minicar **Ferqui** Sunrise GNV (sur châssis Iveco Daily)
- autocar **Isuzu Kendo** GNV
- autocar **Iveco** Bus Crossway Natural Power (NP) : leader du marché
- autocar low-entry **Iveco** Bus Crossway LE NP
- autocar **Irizar** i4 CNG (premiers exemplaires livrés en 2021)
- autocar à plancher bas **MAN** Lion's City A20 GNV (un car de démonstration)
- autocar à plancher bas **Mercedes** Citaro Ü NGT (15 autocars en Ile-de-France)
- **Scania** Interlink LD GNV (n'est plus commercialisé)
- **Scania** Citywide LE Suburban CNG (n'est plus commercialisé)
- **Scania** Fencer CNG (à partir de 2022)

BIOGAZOLE

Volvo, MAN, l'ensemble de leur gamme est compatible avec le B100 et peuvent être certifiés B100 exclusif



Nicolas DORÉ

Coordinateur « Carburants alternatifs »

Service Transports et Mobilité , ADEME





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Panorama sur les carburants alternatifs

Mobilité Lourde

Nicolas Doré

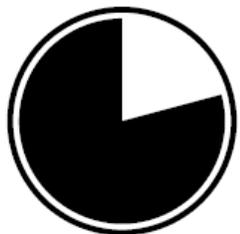
Service Transport et Mobilité

Stratégie T&M ADEME 2020 – 2023



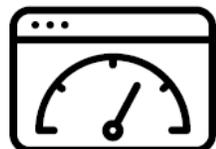
En 1 : MAITRISER

Agir sur la demande et les comportements



En 2 : REPORTER

Choisir des modes les moins impactants



En 3 : Améliorer

Améliorer l'existant pour limiter son impact



Carburants alternatifs, de quoi parle t-on ?

Carburants pétroliers conventionnels

essence,
gazole,
kérosène



5 typologies de Carburants alternatifs :

- Electricité batterie
- Hydrogène (électrique et thermique)
- (Bio)GNV : GNC, GNL
- Biocarburants liquides
- Electro carburants / Carburants de synthèse



Etude énergétique, économique et
environnementale du transport routier à
horizon 2040 (E4T 2040)

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5949-etude-energetique-economique-et-environnementale-du-transport-routier-a-horizon-2040-e4t-2040.html>

Critères d'évaluation :

- Emissions de GES et rendement énergétique
- Impact sanitaire (QAE)
- TCO
- Qualité d'usage
- Territoire

La filière électrique batterie en un coup d'oeil



FORCES :

- Pas d'émissions à l'échappement (Crit Air 0)
- Impact GES très favorable
- Confort de conduite, nuisance sonore,
- Offre constructeurs en développement



FAIBLESSES :

- Autonomie encore peu adaptée pour la (très) longue distance
- Temps de recharge longs
- Conso de ressources premières pour les batteries
- Besoin de davantage d'infrastructures de recharges



ENJEUX :

- Fort impact environnemental des batteries : sobriété dans les dimensionnements
 - Evolutions des infrastructures : sobriété dans les modes de recharge
 - Quid des batteries en fin de vie
-

Les biocarburants liquides en 1 coup d'oeil



FORCES :

- Très facile à mettre en œuvre (« drop in » - une cuve au dépôt / peu d'adaptation moteur)
- Autonomie, temps de recharge
- Bilan GES intéressant (du puits à la roue émissions : 50% à -75 % par rapport au gazole)
- Réduction de la dépendance énergétique (fournisseurs français : Total / Avril pour B100)

FAIBLESSES :

- Impact sanitaire (crit Air 2)
- Pour le B100 légère surconsommation de carburant (+6%)
- Technologie du MCI (bruit, polluants locaux, ...)

ENJEUX

- Quid du bilan GES si changement d'affectation des sols ?
- Favoriser l'essor des biocarburants avancés
- Carburants de transition (quid de l'après 2040 ?)



La filière BioGNV en un coup d'oeil



FORCES :

- Autonomie, temps de charge
- Maturité de l'offre véhicules
- Bilan GES très favorable du bioGNV (-75 % de GES)
- Part croissante de bioGNV (36% de BioGNV en 2022)
- Bon sur les Nox (-20% à -40 % d'émissions de Nox à l'échappement)
- Baisse de la dépendance énergétique du territoire et ressources locales et renouvelables : carburant de territoire



FAIBLESSES :

- Ressources suffisantes pour du bio-GNV pour tous ?
- Technologie du MCI (bruit, polluants locaux, ...)

Enjeux :

- Comment tendre rapidement vers le 100% bioGNV
- Carburants de transition (quid de l'après 2040 ?)



La filière hydrogène en un coup d'oeil

H₂

FORCES :

- Forces des véhicules électriques sans les inconvénients: autonomie, rapidité du plein
- Pas d'émissions à l'échappement (++) qualité de l'air)
- Impact GES favorable (si production d'électricité verte et locale, cf. PPE)
- Filière française en devenir
- Variable d'ajustement du réseau électrique (stockage ENR intermittente)
- Carburant de territoire

FAIBLESSES :

- Manque de maturité donc coût du véhicule et du carburant élevés,
- Rendement énergétique faible (25%)

ENJEUX :

- Le coût et l'origine de l'hydrogène
- Baisse des prix
- Impact sur production d'électricité et consommation d'eau



Et les carburants de synthèse ?



FORCES :

- Celles des carburants drop in sans modification de la chaîne de traction thermique

FAIBLESSES :

- Besoins d'électricité et de source de CO2 important
- Rendement énergétique de production très faible,
- Prix potentiellement très élevé

ENJEUX :

- Les réserver aux usages les plus difficiles à décarboner : aérien / maritime
- **Inadaptés pour le routier**

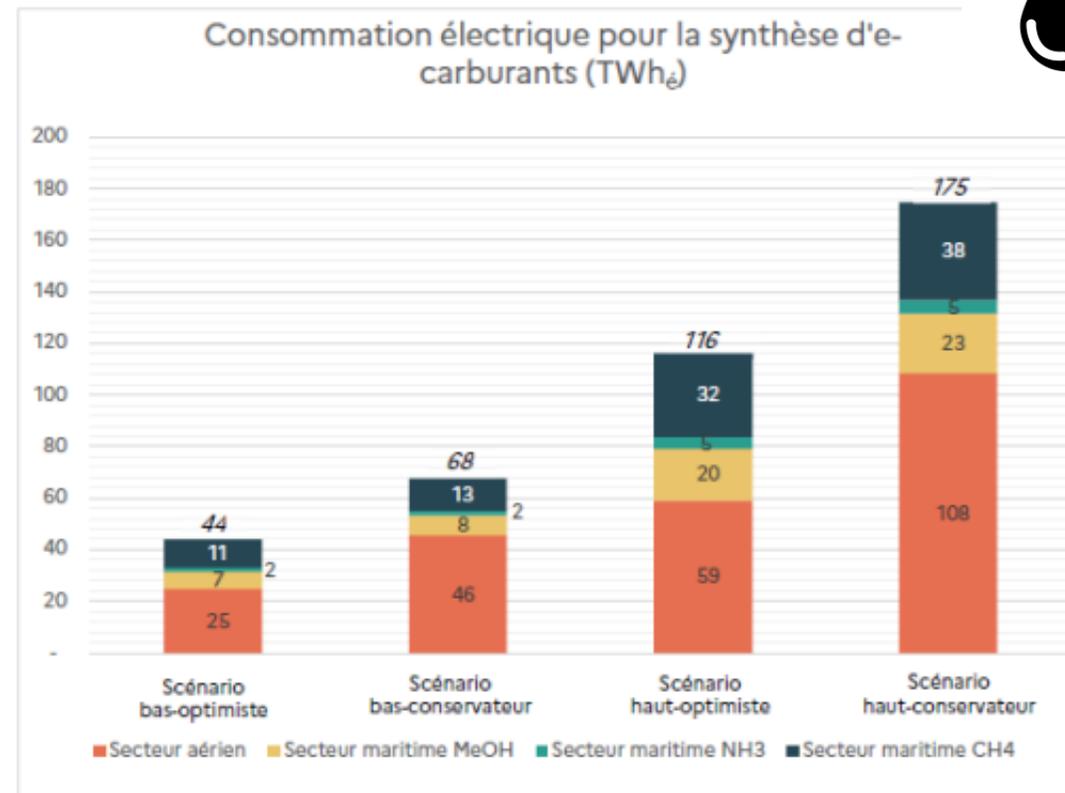


Figure 6 : Estimation des besoins en électricité (en TWh_d) selon la demande et les hypothèses technologiques

Les besoins d'électricité du scénario haut-conservateur nécessiteraient 13 EPR dédiés pour les seuls besoins de l'aérien et du maritime

TRANSITION(S) 2050

CHOISIR MAINTENANT
AGIR POUR LE CLIMAT

**Mobilité des voyageurs et
Transports de marchandises**



Récits mobilités



S1 GÉNÉRATION FRUGALE

Démobilité

Mobilité solidaire
et entraide

Ralentissement

Ressources locales

Baisse de l'aérien, de la
voiture, des poids lourds

Relocalisation

Mobilité low-tech



S2 COOPÉRATIONS TERRITORIALES

Proximité

Réduction des externalités

Mobilités actives et partagées

Diversification énergétique

Véhicules intermédiaires entre
le vélo et la voiture

Report modal

Fiscalité redistributive



S3 TECHNOLOGIES VERTES

Technologies de décarbonation

Investissements et
incitations de l'Etat

Autoroutes électriques

Electricité et H₂

Efficacité énergétique

Métropolisation

Massification des transports



S4 PARI RÉPARATEUR

Recherche de vitesse

Electrique

Nouvelles technologies, innovation

Mondialisation, multinationales

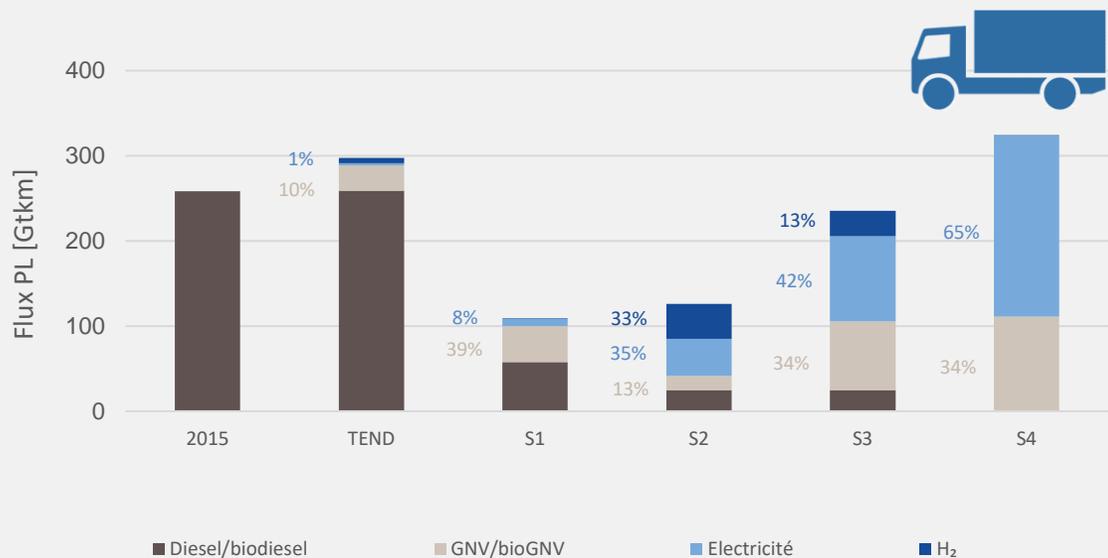
E-commerce

Véhicules autonomes

Outils numériques

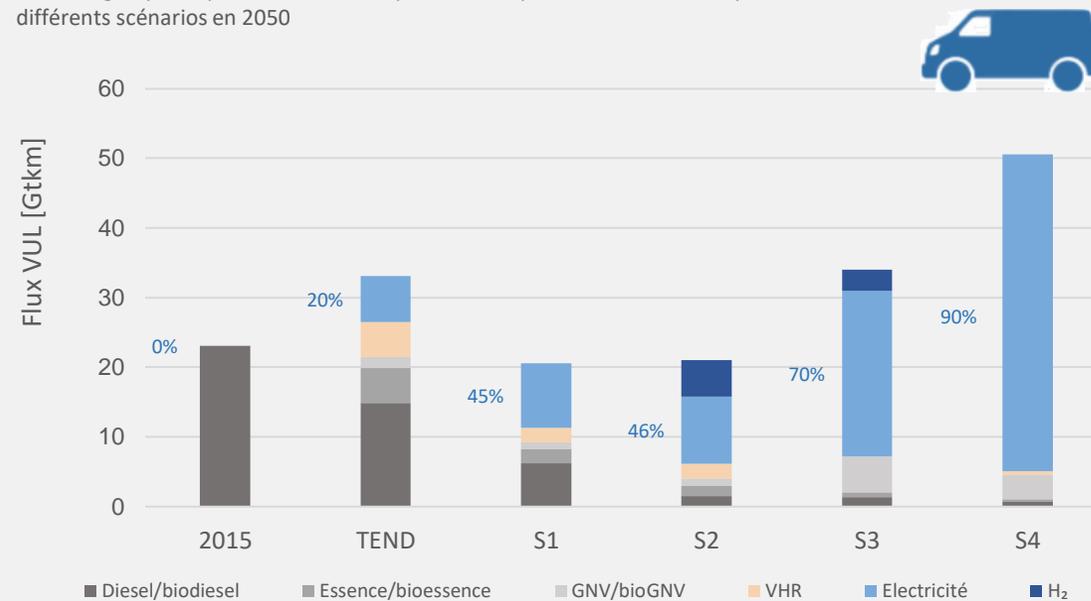
Résultats : STRUCTURE DU MIX ÉNERGÉTIQUE POUR LES PRINCIPAUX MODES EN 2050

Mix énergétique et part de l'électricité, du gaz et de l'H2 pour le transport de marchandises par les poids lourds dans les différents scénarios en 2050



Un mix très diversifié pour les PL

Mix énergétique et part de l'électricité pour le transport de marchandises par VUL dans les différents scénarios en 2050



Un mix dominé par l'électricité batterie pour les VUL

Enjeu : Mixité de carburants pour :

- Une meilleure résilience,
- Une optimisation environnementale et économique
- Une adaptation aux spécificités des territoires

-> Planification des infrastructures et analyse des besoins des flottes indispensable en amont

Aides ADEME 2024 à confirmer



- **Appel à projet Ecosystèmes poids lourds électriques** : financement de PL et autocars électriques et leurs infrastructures



- **Hydrogène** :
 - Mécanisme d'aide à l'OPEX Hydrogène
 - Briques technologiques H2



- **Aides Stations services agricoles bioGNV** financement des investissements pour les stations bioGNV non raccordées au réseau

<https://agirpouurlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/2023/stations-distribution-biognv-agricole?cible=79®ion=39>



- **Aides aux études d'opportunité carburants alternatifs pour les entreprises et les collectivités**

- **Aides aux collectivités pour des Schémas Directeurs Carburants Alternatifs**

<https://agirpouurlatransition.ademe.fr/collectivites/aides-financieres/20230628/schemas-directeurs-infrastructures-carburants-alternatifs-sdica>



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Merci

Nicolas Doré

Service Transport et Mobilité



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

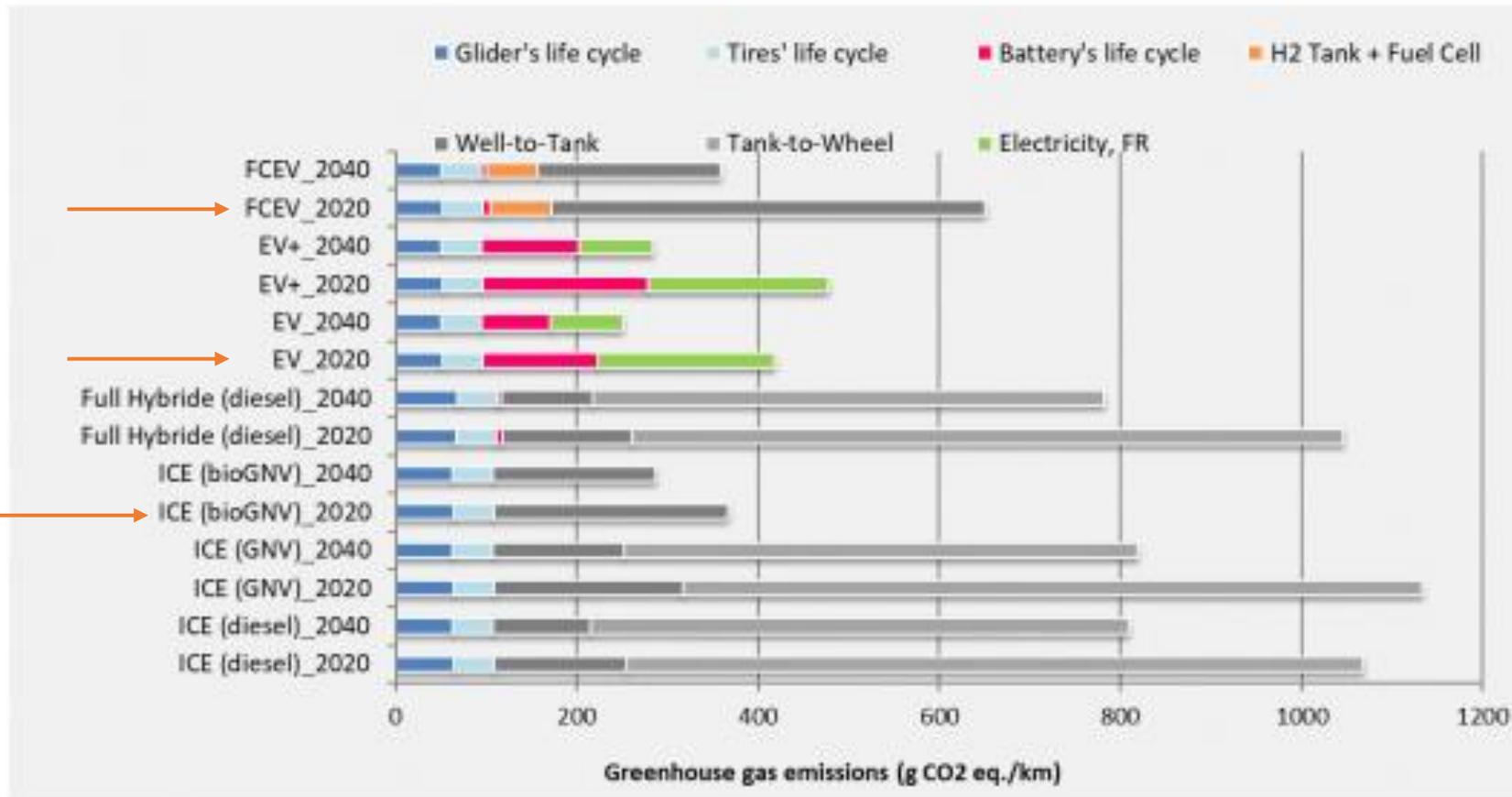


Annexes

Fin du carburant unique « à tout faire » : un carburant adapté à chaque usage et à chaque territoire

	Electrique 	Hydrogène H₂	Biocarburants 	BioGNV 
Messages 	<p>« La forte autonomie impacte très fortement le bilan GES »</p> <p>« Pilotage de la recharge indispensable »</p>	<p>« L'H2 en mobilité n'a de sens que si il est décarboné et produit localement »</p> <p>« Si le service de mobilité peut être rendu par l'électrique batterie, écarter la solution H2 »</p>	<p>« Une solution simple à mettre en œuvre pour la période de transition »</p> <p>« Contrainte à venir sur la ressource (concurrence d'usage) »</p> <p>« incompatibilité avec les ZFE »</p>	<p>« Une bonne solution de transition avec un bon compromis technique, environnemental et économique »</p> <p>« Sécurisation de la ressource »</p>
Quelques véhicules pertinents				

Analyse environnementale



Légende :

- FCEV : H2 pile à combustible
- EV : électrique batterie
- EV+ : Electrique grosse batterie
- ICE : Moteur combustion interne

Figure 64 : Impacts potentiels sur le changement climatique pour les poids lourds routier. Cycles de conduite « France route ». Horizons temporels 2020 et 2040 (12 ans 62,500 km/an)

Analyse économique

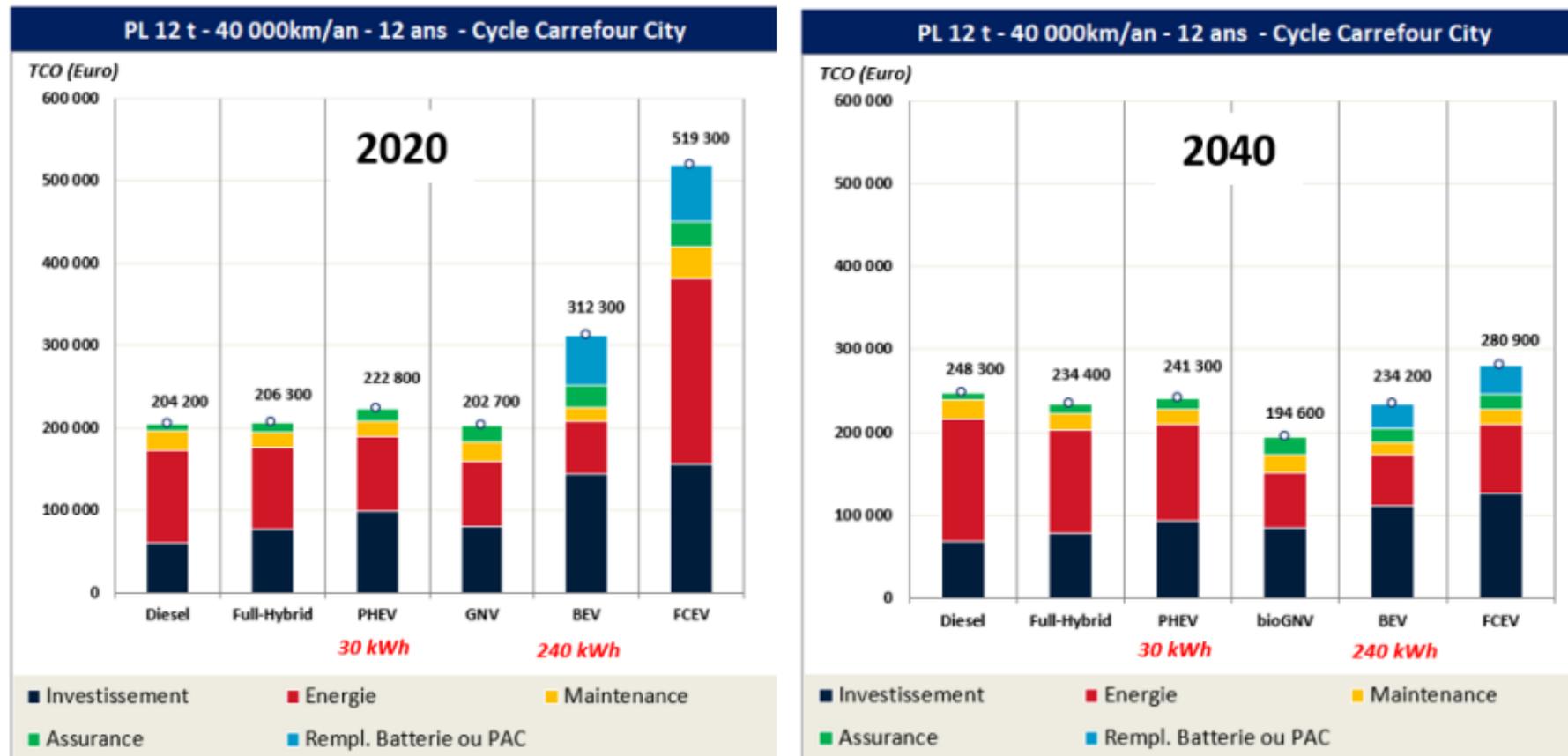
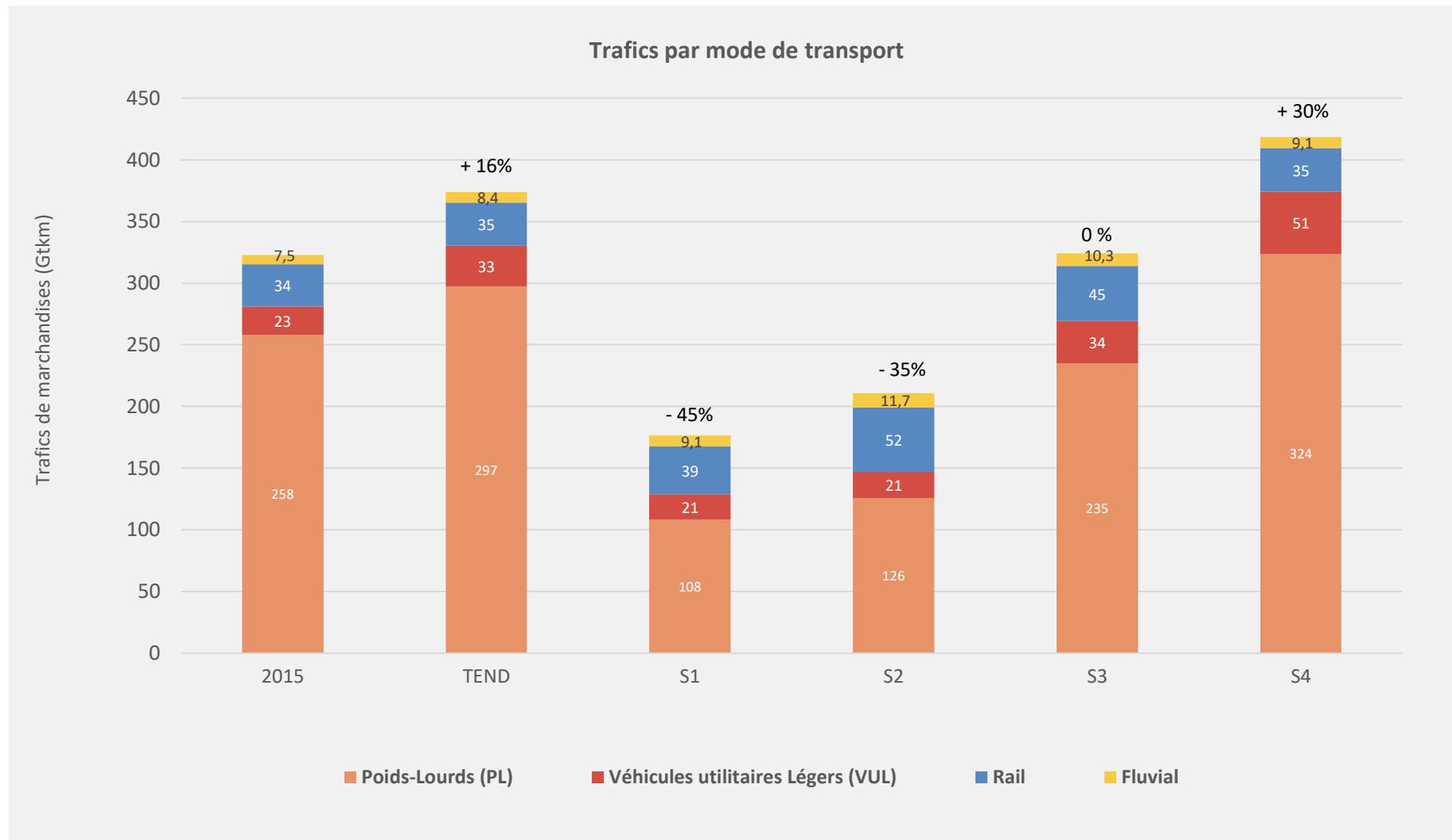


Figure 48 : TCO d'un PL 12t en 2020 et en 2040 – Cycle Carrefour City – 12 ans de possession

Evolution de la demande marchandises



Mobilités - Les messages clés

Veiller à la bonne adéquation entre besoins et usages

Exemples : mobilité des personnes

- Prioriser les **modes actifs** pour les déplacements de proximité
- Promotion des **transports collectifs** pour les flux massifiés
- Dimensionner les **véhicules** au juste nécessaire (masse, puissance, vitesse)



Exemples : transports de marchandises

- Privilégier les **modes massifiés**, plus efficaces par tonne (ferroviaire, fluvial)
- Profiter de l'efficacité de la **cyclologistique** dès que situation adaptée (masse, distance)
- Interroger la quête de la **vitesse de livraison** (risque fragmentation flux & VUL)





Anne HOUSBINE

Responsable RSE – Groupe HAUTIER





Nicolas RAUD
Directeur CITRAM AQUITAINE





Thomas FERENC

Coordinateur Régional Hydrogène et biogaz

ADEME





**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



EVE Nouvelle-Aquitaine – Quelles perspectives pour les énergies alternatives ?

L'écosystème hydrogène MAHYAGE

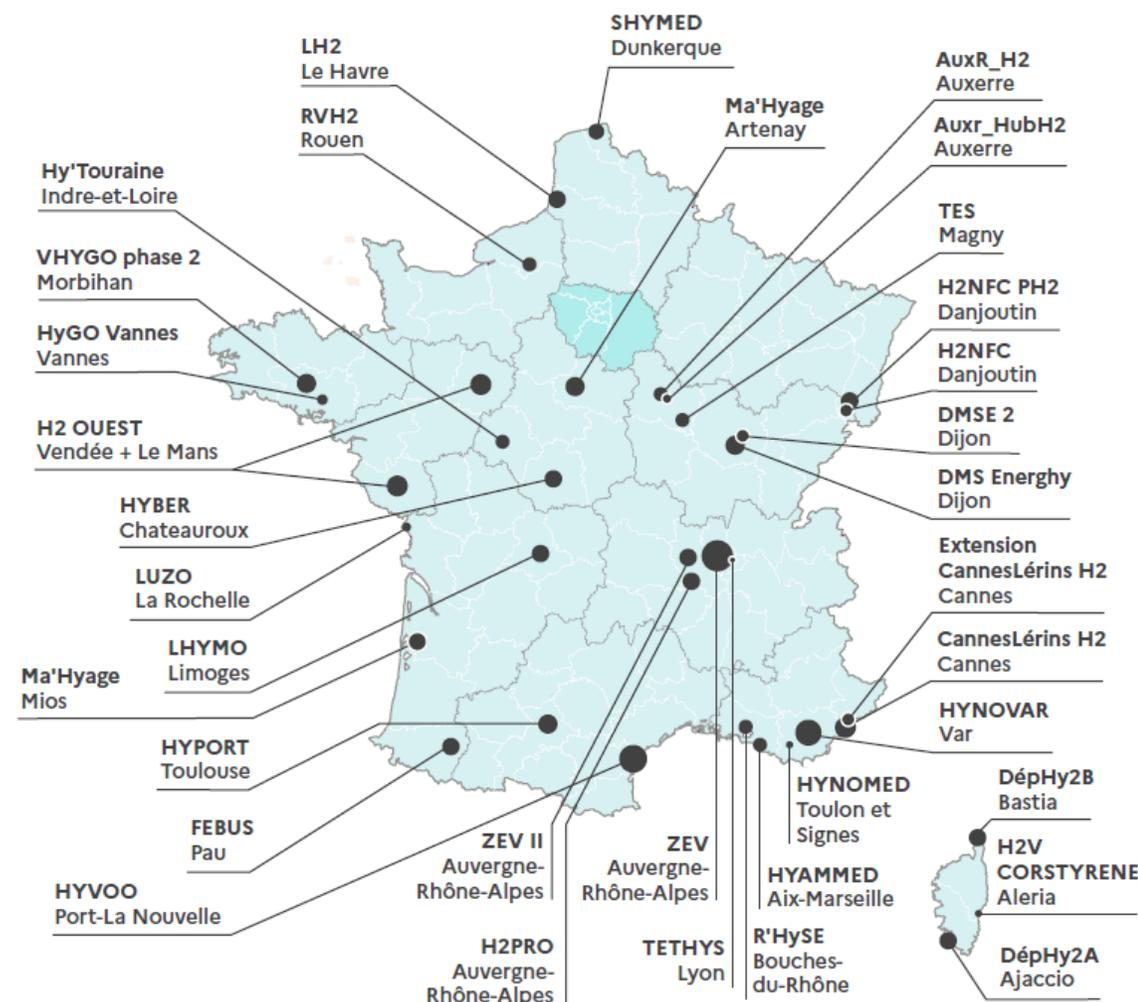
L'accompagnement ADEME sur les financements H2

• Aides aux investissements

- IPCEI H2 (Projets Importants d'Intérêt Européen Commun)
- AAP ADEME Ecosystèmes territoriaux : [Écosystèmes territoriaux hydrogène - EcosysH₂ | Collectivités | Agir pour la transition écologique | ADEME 175 M€](#)
- AAP ADEME Briques technologiques et démonstrateurs H2 : [Briques technologiques et démonstrateurs hydrogène | Entreprises | Agir pour la transition écologique | ADEME 350 M€](#)

• Bilan des AAP ADEME de déploiement des écosystèmes H2 de 2018 et 2020

- 46 projets à différents stades d'avancement dont les premiers en exploitation



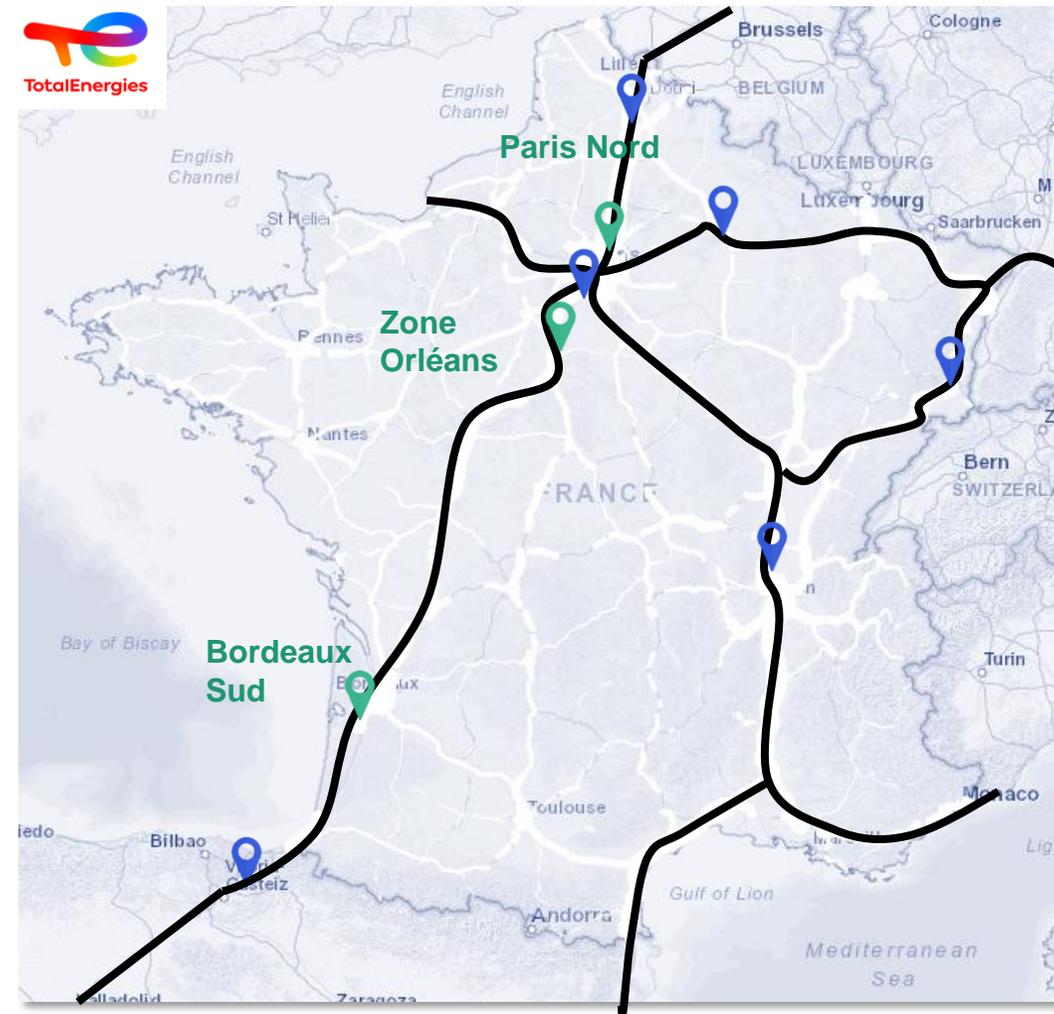
L'écosystème MAHYAGE en quelques mots

- **Objectifs**

- Décarboner le transport de marchandise longue distance
- Développer des solutions multi-énergies en visant un maillage de stations poids-lourds H2 en France dès 2025
- Mailler les grands corridors routiers

- **Production/distribution**

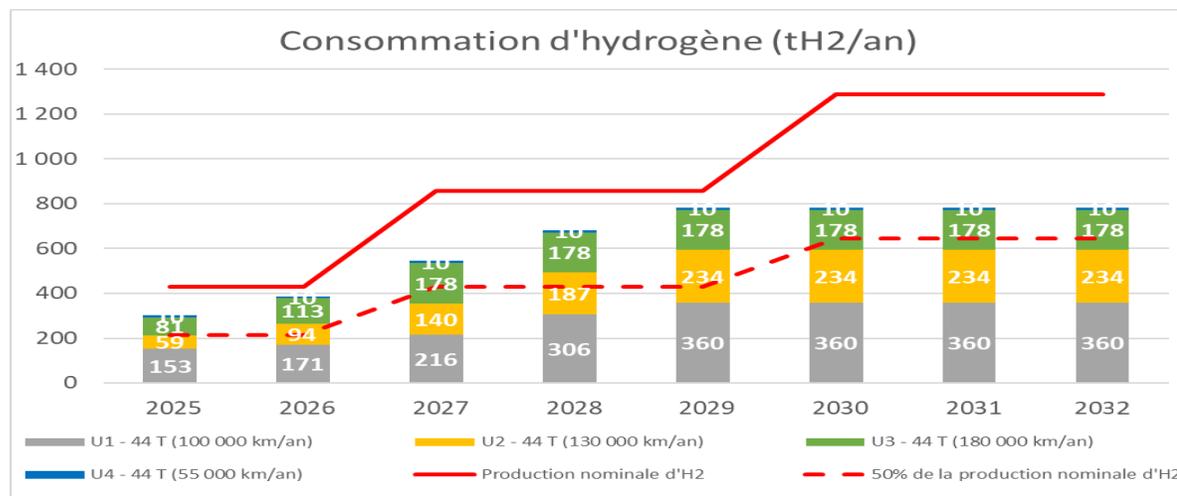
- Hydrogène produit par électrolyse 1 MWé
- Fourniture d'électricité verte par contrat PPA
- Stations spécifique PL (350/700 bars)



L'écosystème MAHYAGE en quelques mots

• Usages ciblés

- 29 Poids lourd L 44 T FCEV (neufs ou rétrofités)
- Kilométrages journaliers entre 400 et 780 kms
- Autres usages prospectifs



L'écosystème MAHYAGE en quelques mots

- **Forces/faiblesses**

Points positifs

- **Forces**

- Recherche de fiabilité élevée en exploitation (disponibilité, temps d'avitaillement, redondance d'équipements sensibles, contrats de maintenance, etc.)
- Prix de l'H2 distribué compétitif : 8.99 €/kg

- **Opportunités**

- Première brique pour un développement futur d'infrastructures de production/distribution sur les grands axes routiers français
- Grande modularité avec forte augmentation de puissance ciblée

Points perfectibles

- **Faiblesses**

- Offre camions balbutiante

- **Risques**

- Dérives sur le timing prévu, pour la construction des infrastructures comme pour la fourniture des camions

- **Bilan environnemental**

- Sourcing EnR + production & distribution colocalisées
- Gain CO2 : 2 877 T/an la première année ; Consommation de diesel évitée : 1 096 500 L/an

L'écosystème MAHYAGE en quelques mots

- **Offre PL**

- Neufs ou rétrofités
- « Souplesse » de l'accompagnement ADEME !

- **Soutien**

- Priorisé sur les usages (véhicules) VS infrastructure

Coûts totaux	Aide ADEME	Taux d'aide sur coût total
28 691 k€	4 610 k€	16.1 %

Conclusion

Emergence des premiers écosystèmes PL H2 attendus pour consolider les rex technico-économiques (2025 ?)

Pertinence de la solution H2 sur ce segment longue distance (approche multi-carburants alternatifs ?)

Opportunité avec des dispositifs de soutien opérationnels (réduisant le surcout avec la solution de référence)

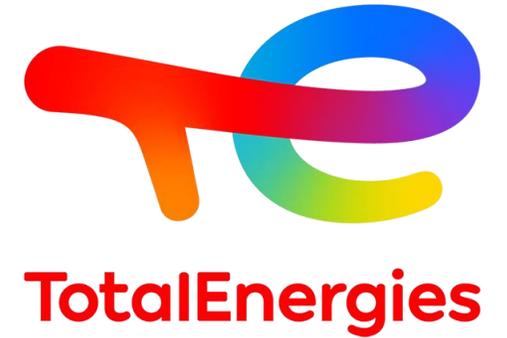
Souplesse pour accompagner au mieux la réalité du déploiement



Isabelle DREVON

H2 Business Développer, TotalEnergies





TRANSPORTS ROUTIERS

QUELLES PERSPECTIVES POUR LES ENERGIES ALTERNATIVES

Déploiement de réseaux d'approvisionnement

Le 12 Décembre 2023 _ EVE Nouvelle-Aquitaine

The Energy Journey towards Net Zero by 2050, together with Society



TotalEnergies est une **entreprise multi-énergies** qui s'engage à fournir une énergie toujours plus **abordable, propre, fiable et accessible** au plus grand nombre.

Pour préserver la planète face au défi climatique, nous nous engageons ensemble vers de nouvelles énergies. **Ce voyage énergétique est le nôtre.**



OIL



NATURAL
GAS



ELECTRICITY



HYDROGEN



BIOMASS



WIND



SOLAR

Accélérer le développement des énergies alternatives pour les véhicules lourds



- Acquisition de la société PitPoint (NL) en 2017 afin d'accélérer dans le développement du réseau
- Acquisition de Fonroche Biogaz en 2021
- GNC / bioGNC : Tripler notre réseau à fin 2024 vs 2020. Une cinquantaine de stations en 2024*.
- BioGNC : Atteindre 100% de bioGNC d'ici fin 2025 et minimum 50% en 2023
- GNL : Proposer un corridor européen pour les transports longues distances
- **A date : 40 stations ouvertes**
- **GNL : 2 stations AS 24 Niort et AS 24 Mulhouse + acceptation dans 9 stations VGas**

*Réseau AS24 et TotalEnergies



- Deux acteurs majeurs et complémentaires unissent leurs forces pour **un déploiement intensif de l'infrastructure hydrogène** pour les **camions**.
- Un réseau de **100 stations** de ravitaillement en hydrogène pour les camions, idéalement situées sur les principaux **axes routiers européens**, sous la marque TotalEnergies.
- L'entreprise commune investira dans ces stations, les construira et les exploitera. Elle fournira également de l'hydrogène et le vendra aux clients du secteur des transports.
- Donner de la visibilité à tous les acteurs du secteur.



50/50
Joint Venture

GNV | Décarboner le transport routier de marchandise et de voyageurs



Un maillage optimisé

avec un réseau de **50 stations GNC** en France d'ici à 2024



Un contrat sans engagement

avec des remises selon les volumes réels



Une acceptation croisée

des cartes TOTAL Fleet et AS24 Eurotrafic sur toutes nos stations GNC



Une facture unique

qui récapitule toutes les transactions par carte et type d'achat



Un plein optimisé

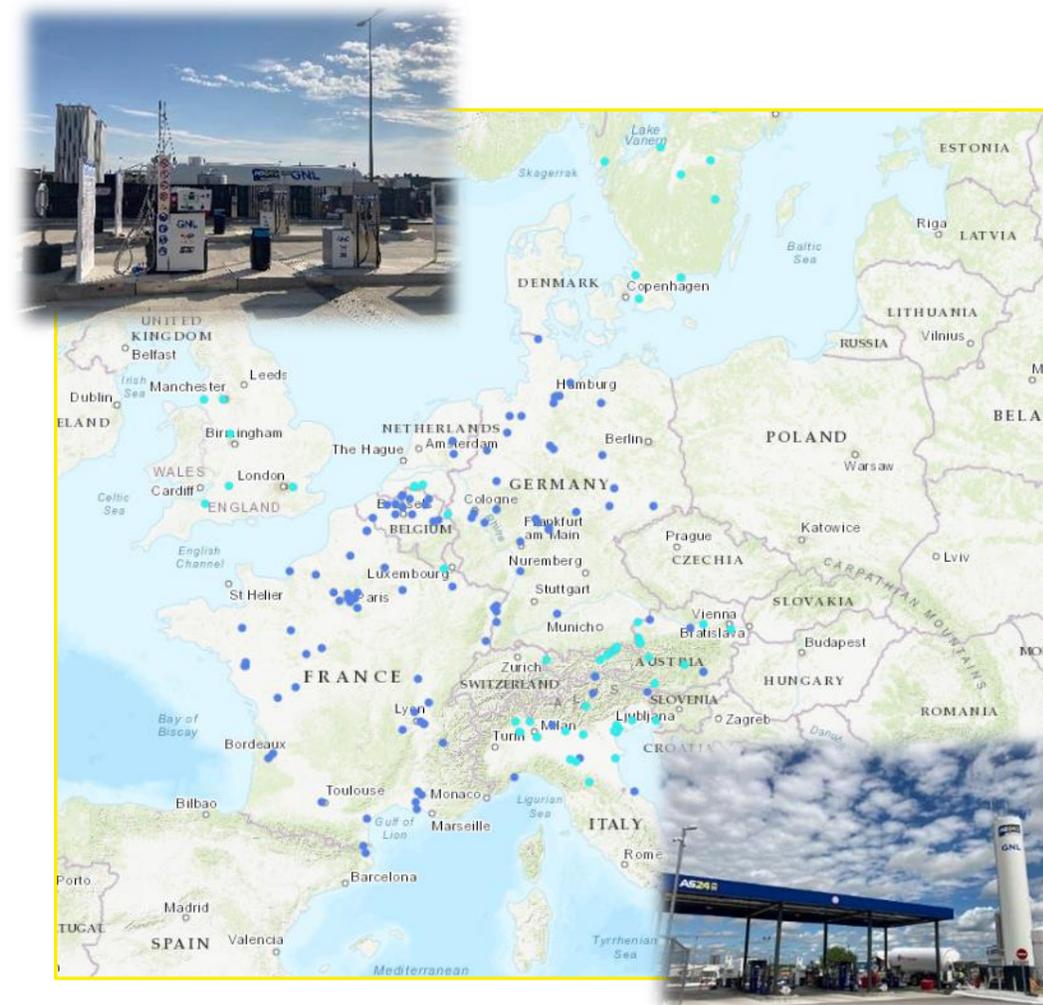
avec des installations dimensionnées pour garantir un plein complet en temps réduit



Offre bio dans toutes nos stations

100% à partir de 2025*

*Taux de bioGNC à 61,5% fin Oct. 2023 grâce au lancement de la nouvelle offre bioGNC 50% / bioGNC 100%



H2 | Décarboner le transport de marchandise longue distance



Projets de déploiement du réseau

Cible

Poids-lourds 700b
Premiers sites FR poids-lourds 700bar

Ecosystème

- Infrastructure/ Transporteur/ OEM
- Collaboration proche avec **notre réseau/ agglomérations/ municipalités**
- Offre de véhicules long courrier H2 (Basée sur des **accords constructeurs**)
- **Engagement de nos clients** transporteurs et chargeurs (sur l'axe Paris Bordeaux)

Infrastructure

3 HRS

- Dimensionnement spécifique PL
- 350b HD + 700b HD/LD
- 1 tpd

H2 vert

- Fourniture d'électricité verte par contrat **PPA**
- Hydrogène produit par **électrolyse**

Strategy

Maillage des grands corridors

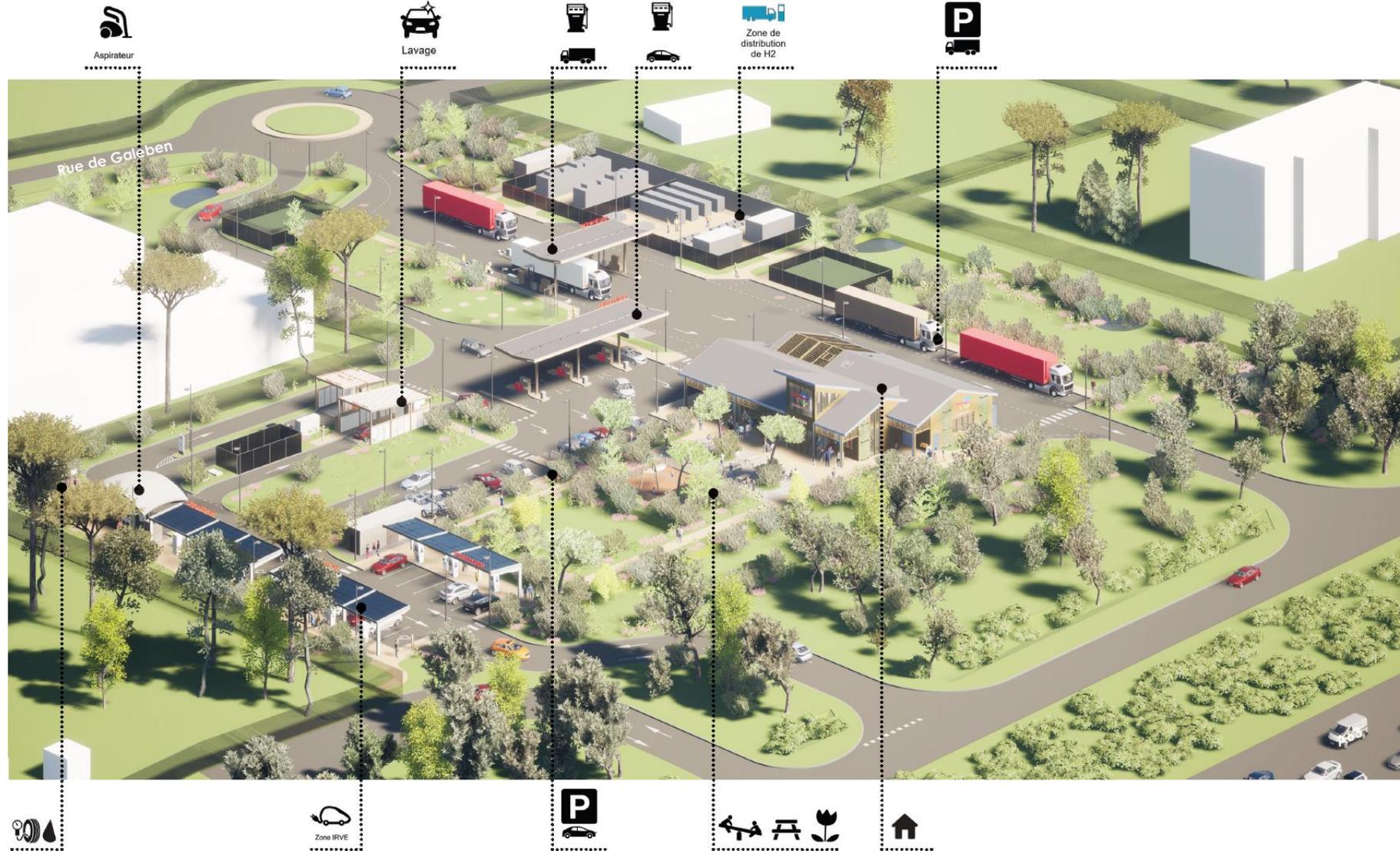
1er corridor en France retenu ADEME

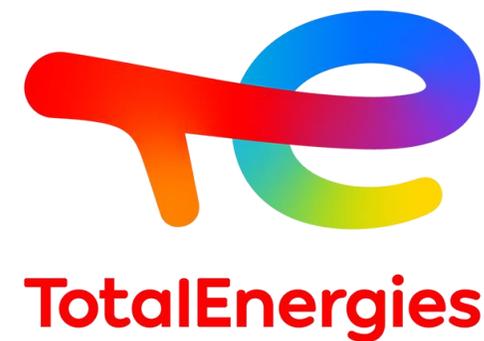
Examples of the OEMs we work with



12/12/2023

Implémentation Bordeaux Sud





Thank you

Contact details



Isabelle DREVON

Business Development Hydrogen Mobility France
Hydrogen Mobility Solutions (H2MS)

✉ Isabelle.Drevon@totalenergies.com

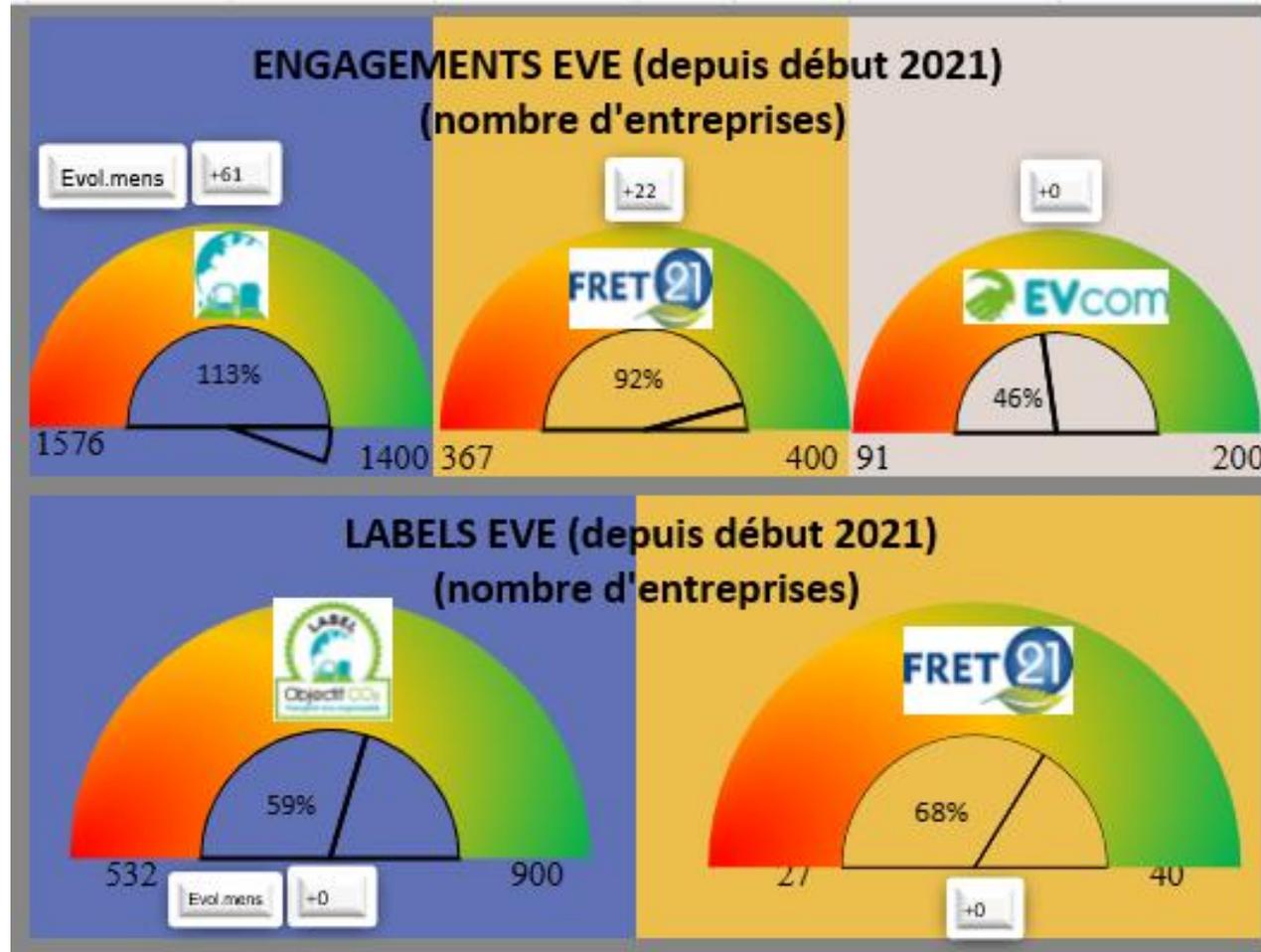
☎ +33 (0)6 45 73 22 83

Bilan du programme EVE en Nouvelle- Aquitaine





Engagements Chartes et Labels Indicateurs nationaux au 30/10/2023





Le comité de pilotage de Nouvelle-Aquitaine 4 réunions pour les dossiers 2023



Source : OTRE



Les engagés en 2023

Nombre d'entreprises engagées : 38

Nombre d'entreprises filiales comprises : 139

Chartés objectifs Co2 : 28 (69 avec filiales)

Labélisés : 9 (27 avec filiales) en TRM

3 dossiers seront validés au comité du 21/12/2023

EVCOM : 1 (5 filiales)

En marchandises (chartes + labels) : 37 (96 avec filiales)

En voyageurs (chartes) : 5 (7 avec filiales)



Les entreprises chartées et labellisées « objectif co2 » 2019 - 2023



2019	2020	2021	2022	2023
25 (+39 filiales)	27 (+59 filiales)	45 (+81 filiales)	24 (+30 filiales)	37 (+96 filiales)
Total 158 (+305 filiales)				

12,9% de réduction en moyenne en 2023 (résultat national)



Les entreprises engagées dans la charte objectif Co2 en 2023



2 SEVRES TRANSPORTS





EVCOM – Label Objectif Co2



FRET21 en Nouvelle-Aquitaine

✓ 9 Entreprises Engagées dont le siège est en Nouvelle-Aquitaine



✓ 11 filiales présentes en Nouvelles-Aquitaine

VM TRANSPORT (86), ALIENOR CIMENT (47), ALDI MARCHÉ CESTATS (33), FARGES (19), UNISYLVA (87), TLR (33),

COUDERC (17), France BOISSON (33), SANDERS EURALIS (64), SANDERS PERIGORD (24) SA SUCRES DISTRIBUTION (33)

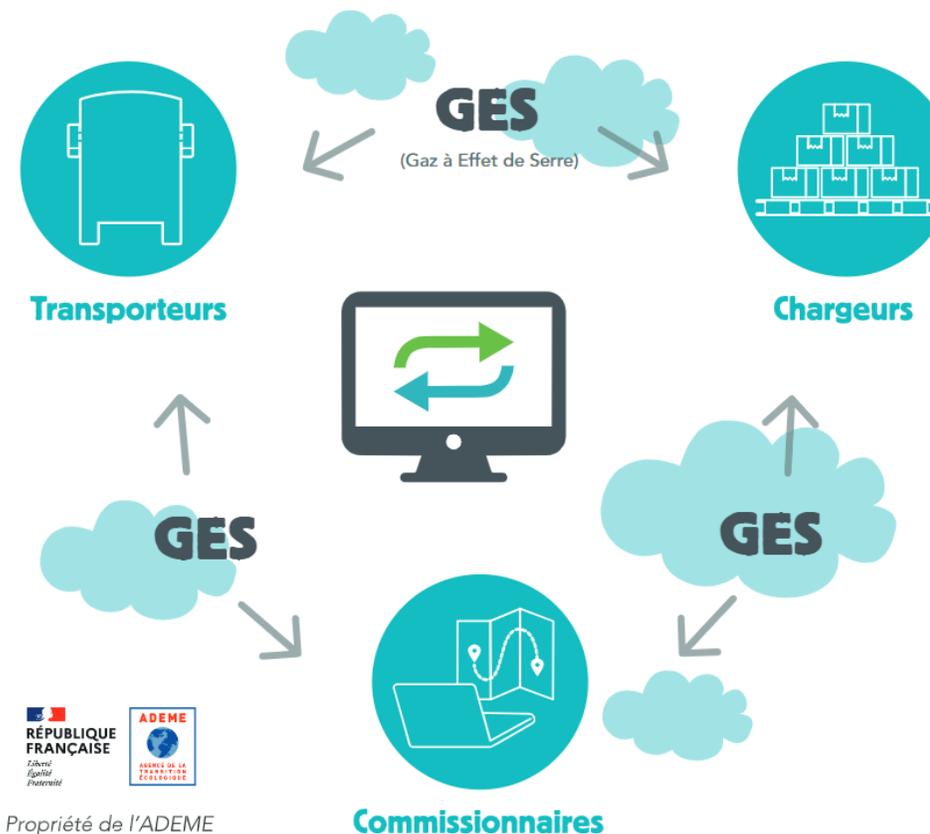


PLATEFORME D'ÉCHANGE DE DONNÉES ENVIRONNEMENTALES TRANSPORT

Outil commun pour les acteurs du transport afin d'échanger sur leurs émissions de GES et leurs indicateurs de performance.

Accès à la plateforme sur
www.eve-transport-logistique.fr

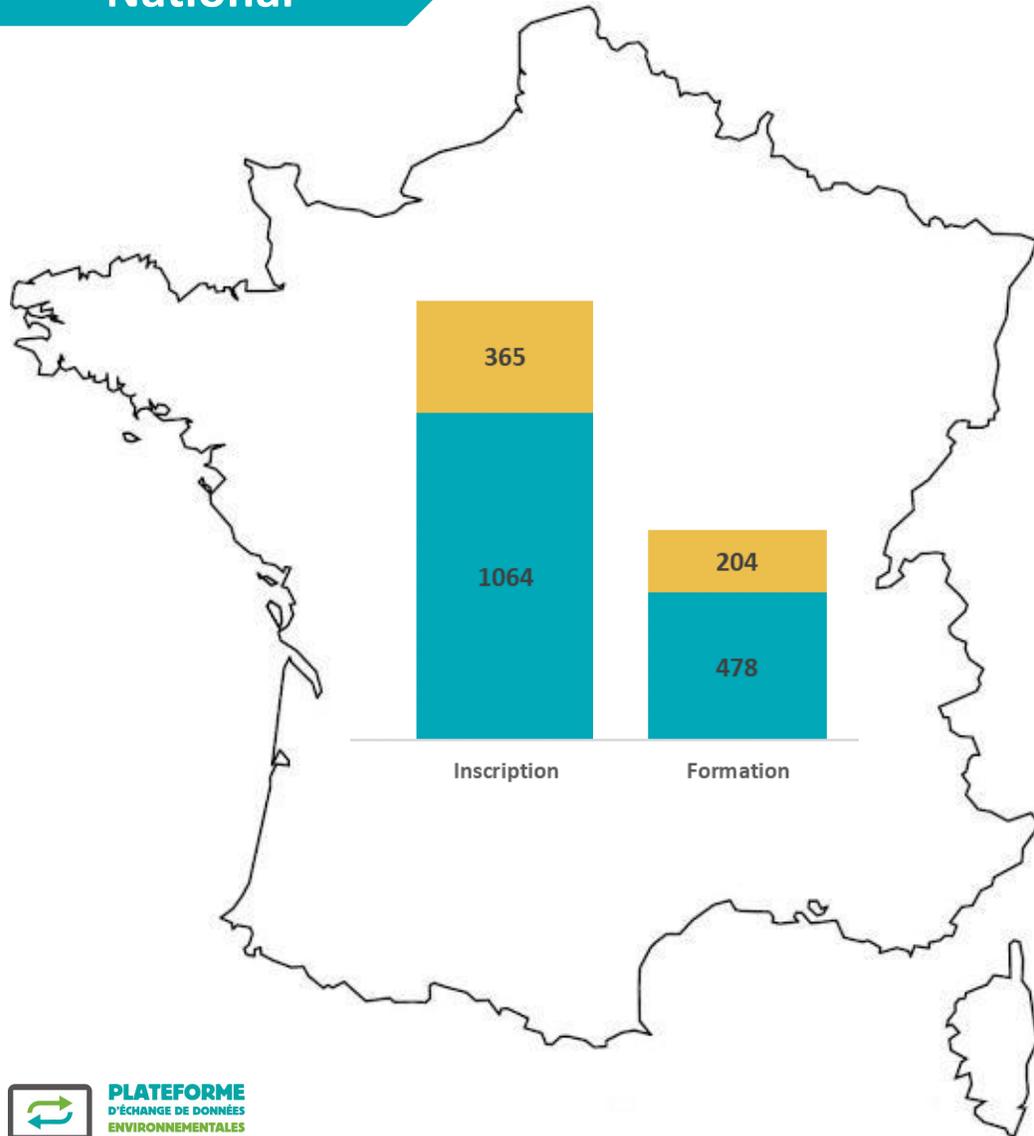
Bientôt disponible pour le transport de voyageurs !



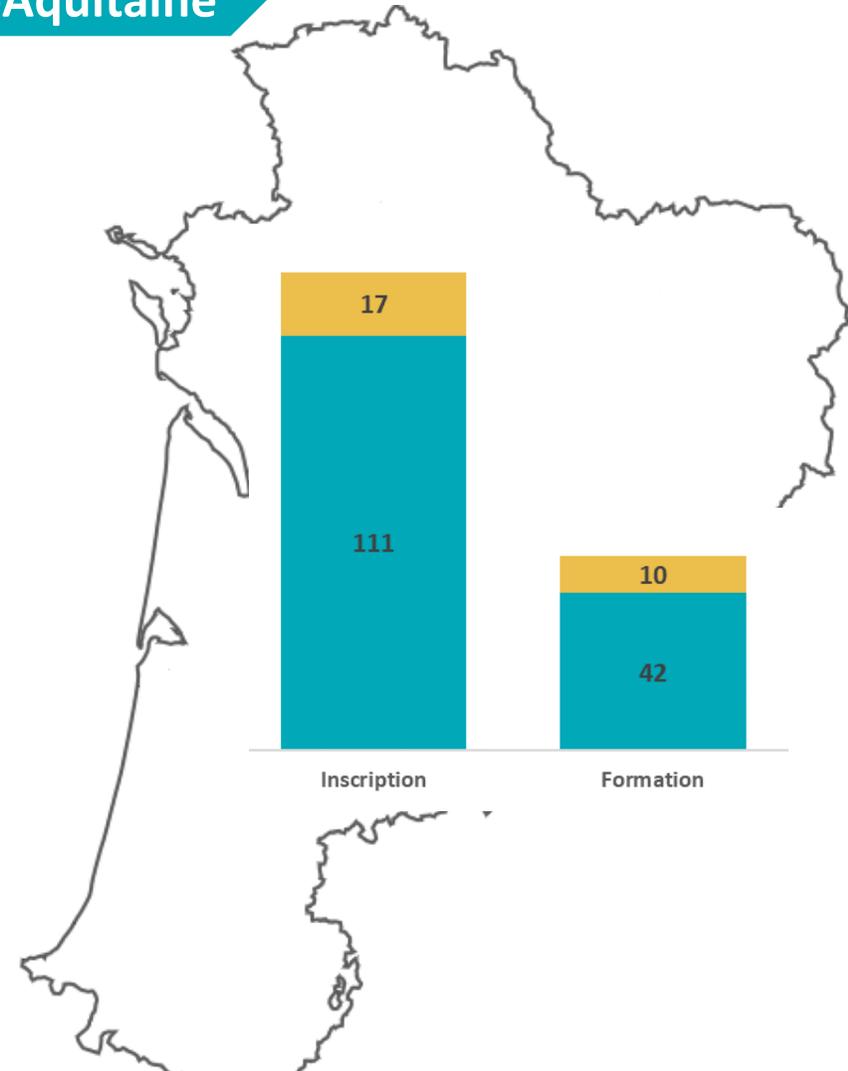


Nombre d'entreprises inscrites et formées

National



Nouvelle-Aquitaine



Intégration des 3 dispositifs



**PLATEFORME
D'ÉCHANGE DE DONNÉES
ENVIRONNEMENTALES
TRANSPORT**

Echange de données environnementales

Indicateurs

- **Interconnexion** : indicateurs communs **automatiquement** complétés 
- **Nouveaux indicateurs** : suite aux retours d'expériences des entreprises 

Emissions de GES

- **Interfaçage (API)** de la plateforme avec le SI des entreprises 
- **Evolution** de la partie **GES** : nouveaux champs – en lien avec la norme ISO 14083 : quantification et déclaration des émissions de GES résultant des opérations des chaînes de transport 



ATELIERS DE PRÉSENTATION DE L'INFO GES

PROCHAINES DATES

Pour les chargeurs :

Mercredi 13 décembre 2023 14h30

Mardi 13 février 2024 11h00

Pour les transporteurs /commissionnaires :

Mardi 19 décembre 2023 14h00

Mardi 13 février 2024 14h00



ATELIERS DE PRÉSENTATION DE LA PLATEFORME

PROCHAINES DATES

Mardi 5 décembre 2023
 Mardi 9 janvier 2024
 Mardi 6 février 2024
 Mardi 5 mars 2024



POUR LES CHARGEURS : 11h
 POUR LES TRANSPORTEURS / COMMISSIONNAIRES : 14h



S'INSCRIRE

WWW.EVE-TRANSPORT-LOGISTIQUE.FR/PLATEFORME-EVE

Webinaire : Témoignage chargeur / transporteur

WEBINAIRE

18 AVRIL 2023
11H



REGARDS CROISÉS SUR LA PLATEFORME D'ÉCHANGE DE DONNÉES ENVIRONNEMENTALES TRANSPORT

ANTICIPER L'ENJEU DU PARTAGE DE DONNÉES GRÂCE À LA PLATEFORME EVE



Tutoriels YouTube

Discours de clôture

Mme Isabelle LASMOLES,

Directrice Adjointe DREAL Nouvelle-Aquitaine



Signatures et remise des chartes « objectif co2 »



ecoCO₂



CGF



fntv





Les entreprises engagées dans la charte objectif Co2 en 2023



2 SEVRES TRANSPORTS





Scannez-moi

Pour répondre à quelques questions sur les moyens de transports utilisés pour venir à cet évènement.

Ces données nous permettront de calculer le bilan carbone de l'évènement.





The poster features a central white box with the event title in teal and yellow text. Below the title is a dark blue button with the date '14 mars 2024'. At the bottom, a dark blue banner contains the location 'INSTITUT PASTEUR - PARIS', the time '9h30 - 12h30', and the format 'En présentiel & virtuel'. The background is white with a blue circular graphic containing icons for a trophy, a truck, and a bus, connected by curved lines.

**LE RENDEZ-VOUS
DU TRANSPORT ET
DE LA LOGISTIQUE
ÉCO-RESPONSABLES**

14 mars 2024

INSTITUT PASTEUR - PARIS

9h30 - 12h30
En présentiel & virtuel

« Comment valoriser la coopération entre les acteurs du transport et de la logistique dans une dimension territoriale ? »

Inscriptions ouvertes :



[EVE-TRANSPORT-LOGISTIQUE.FR/RENDEZ-VOUS-EVE-2024](https://eve-transport-logistique.fr/rendez-vous-eve-2024)

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Bilan Carbone de l'événement :

SCANNEZ-MOI



NOUS SUIVRE :

www.eve-transport-logistique.fr

